

NEPTUNUS

info marine

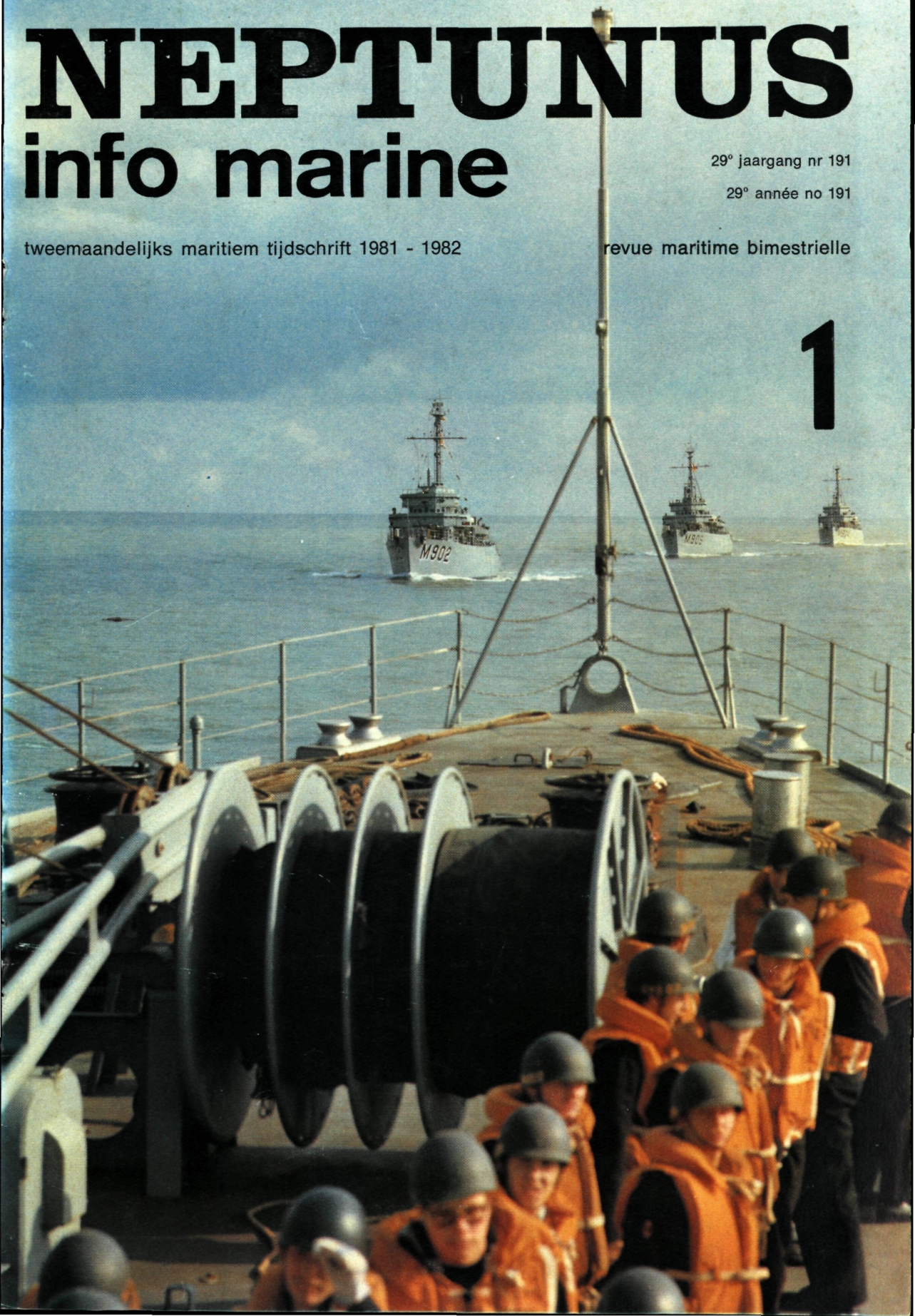
29° jaargang nr 191

29° année no 191

tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1981 - 1982

revue maritime bimestrielle

1



Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

NEPTUNUS

info marine

juni 1981
juin 1981

29e jaargang nr 1
29e année no 1

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

LID



MEMBRE

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
V. Ségaert b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
33 Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende
37 200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
41 500 F ere - honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :
E. De Griek, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dreyepont, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A. Devreese.

sommaire neptunus

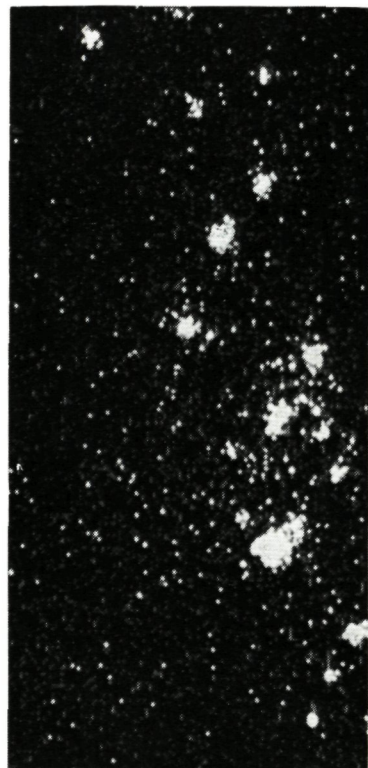
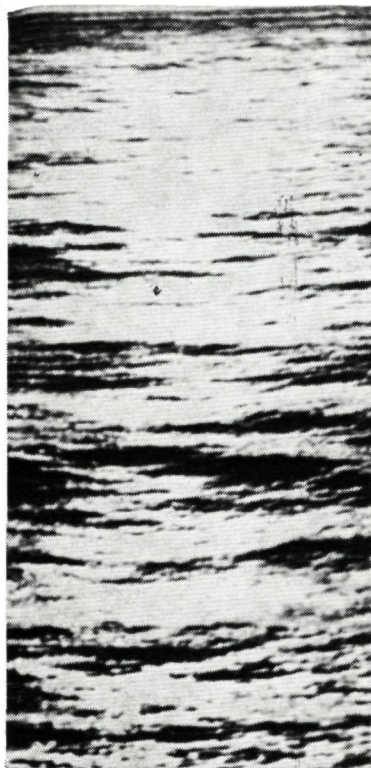
inhoud neptunus

la première et dernière croisière du « bismarck »
par j.m. de decker de brandeken
kirov & c°
door fkp(r)d van houdt w.f.j.
la marine impériale allemande sur la côte belge 1914-1918
par l'amiral de division (ret) l.f.r.e. petitjean
woorden uit de zeemanskist
de ruimten van een schip
maritiem panorama - panorama maritime
door h. rogie
marines militaires étrangères
par le capitaine de frégate (r) h. rogie
le major d'artillerie henri decarpentrie (1881-1961)
commandant le « corps de marine »
par le lt. colonel hre(r) paul eygenraam
postzegelnieuws
marineschilders en filatelie
door eerste meester chef a. jacobs
neptunus business
door e. van haverbeke
de zee en de kunst
louis artan
door norbert hostyn
naamgeving vleugelboot « princesse clementine »
door e. van haverbeke

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine
info-reserve
neptunus winkeltje - la boutique neptunus



Ik zie, ik zie, wat jij niet ziet.

SAAN

De apparatuur van Signaal maakt dingen zichtbaar, die met het blote oog niet waar te nemen zijn: ik zie, ik zie, wat jij niet ziet. Dat lijkt op een kinderspelletje, maar is het niet.

Vliegtuigen, meer dan tien kilometer hoog in de stratosfeer. Sterren, ontelbare lichtjaren ver weg. Schepen, v r achter de horizon. Onderzee rs, die zich proberen te verschuilen in de diepte. Of raketten, die op boomtophoogte hun doel proberen te bereiken.

Signaal's waarschuwings- en geleidingssystemen dragen op allerlei manieren bij aan de veiligheid van de wereld. Op een steeds hoger niveau. Want Signaal zit niet stil.

Als in 1982 de IRAS satelliet allerlei interessante gegevens naar de aarde seint, is dat mogelijk geworden door de computeren communicatiesystemen van Signaal.

Als een schip of vliegtuig behouden aankomt, heeft Signaal daar waarschijnlijk een steentje aan

bijgedragen. En als mensen met boze bedoelingen zich laten ontmoedigen door een effectief verdedigingssysteem, dan zou dat systeem best eens van Signaal kunnen zijn.

Dat maken we allemaal toch maar, in Nederland.



SIGNAAL

Hollandse Signaalapparaten B.V.
Postbus 42 - 7550 GD Hengelo.
Tel. 074 - 48 81 11 - telex 44310
Radar, gevechtsinformatie, besturings- en communicatiesystemen.

Il y a quarante ans

Pour les amirautés allemande et britannique les « six jours les plus longs »...

La première et dernière croisière du « Bismarck »

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

La destruction du « Bismarck », orgueil de la marine de guerre allemande, constitua pour les experts de la guerre navale, une expérience du plus haut intérêt. Pendant vingt ans, les puissances maritimes du monde et celles qui souhaitaient le devenir avaient construit des navires, instruit des équipages, procédé à des manœuvres. Mais jamais encore on n'avait vu, dans la réalité du combat, un vaisseau de ligne moderne aux prises avec des bâtiments et des avions du dernier modèle.

La poursuite et la recherche du « Bismarck » par plus de la moitié de la flotte anglaise découpée dans l'Atlantique, durant six jours et six nuits de tempête, de vagues monstrueuses, de vents mugissant, de ciel bas et de froid glacial, reste incontestablement l'épisode le plus célèbre de la guerre sur mer au cours du deuxième conflit mondial.

Au cours de la Première Guerre mondiale, la flotte de haute mer allemande, obéissant aux principes d'une stratégie erronée, était demeurée dans ses ports, n'en sortant que pour accomplir quelques rares opérations. Attitude qui aboutit à la révolte de ses équipages et lui valut le reproche de s'être dérobée au combat.

On comprend que lorsqu'ils se retrouvèrent, en Septembre 1939, avec leurs navires neufs mais peu nombreux en face de la grande puissance navale du globe, les officiers de marine allemands, redoutant que la guerre puisse se terminer une nouvelle fois sans que la Marine ait fait ses preuves, décidèrent d'adopter une autre stratégie.

Les navires fantômes

Des considérations stratégiques les conduisirent à engager isolément leurs grands navires de combat sur les vastes étendues atlantiques. Il fallait couper les lignes de communications vitales de l'adversaire, couler les cargos, les transports, les pétroliers, puis disparaître au plus vite pour ne pas être rattrapé par des forces supérieures.

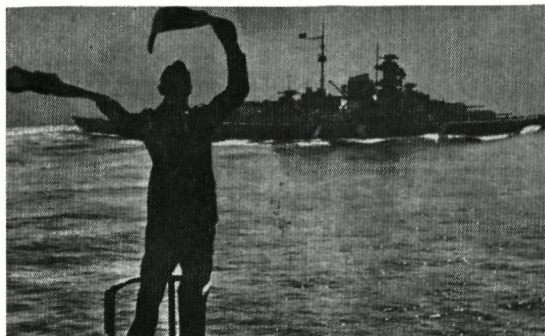
Ainsi naquit la tactique des « navires fantômes », qui tint le monde en haleine. Ils apparaissaient toujours là où on ne les attendait pas, coulaient quelques bateaux, puis s'évanouissaient de nouveau dans le grand désert océanique. Leur grand atout : le « Seetakt », appareil de détection radio-électrique qui leur donnait un net avantage sur les Anglais dont le radar n'en était qu'à ses premiers balbutiements et leur permettait de jouer avec eux au jeu du chat et de la souris.

Les trois cuirassés de poche allemands : « Deutschland », « Admiral Scheer » et « Graf Spee », le croiseur lourd « Admiral Hipper » et les croiseurs de bataille « Scharnhorst » et « Gneisenau » s'étaient brillamment illustrés dans ce genre de sport. Mais au siège du haut-commandement, quai Tirpitz à Berlin, on ne se faisait guère d'illusion. Les Anglais réussiraient un jour ou l'autre à surmonter leur handicap. Les chances de succès ne pouvaient manquer de s'affaiblir rapidement : il fallait donc faire agir les grands navires tant qu'ils subsistaient.

Il y en avait un, le cuirassé « Bismarck », un géant des mers de 41.000 tonnes, qui venait d'achever ses essais en Baltique et n'avait pas encore été engagé dans la bataille. Il devait accomplir sa première croisière en compagnie du « Scharnhorst » et du « Gneisenau », mais il y avait eu un contretemps : les deux croiseurs avaient subi des avaries au cours de leur dernière mission et été rendus inutilisables pour plusieurs mois.

Le projet de sortie du « Bismarck » ne fut pas reporté pour autant. Il était urgent d'infliger des coups sérieux à la flotte britannique, alors que la bataille faisait rage en Méditerranée, au moment où se déclenchait la ruée des Panzers à travers la péninsule balkanique. On était au mois de Mai 1941.

— Ne faudrait-il pas attendre, Amiral, tout au moins que les machines du « Scharnhorst » soient réparées ? Le « Tirpitz » aurait également achevé ses essais ? demanda l'amiral Lütjens, chef de la flotte,



Le cuirassé « Bismarck » appareillant pour sa première et dernière croisière en Mai 1941.

avant de quitter Berlin pour hisser sa marque à bord du « Bismarck ». L'audace de son chef lui paraissait dangereuse.

— Nous serons alors en été, mon cher Lütjens, répondit l'amiral Raeder. Adieu tout espoir de gagner le large de l'Atlantique ».

Raeder était le chef suprême de la Kriegsmarine. Il n'y avait qu'à obéir.

Les Allemands avaient pris l'habitude de passer le détroit de Danemark entre l'Islande et le Groenland, large de 200 milles, gardé par des unités légères mais assez éloigné de Scapa-Flow, centre de la puissance navale britannique. L'intérêt de ces hautes latitudes était de pouvoir, en outre, profiter en hiver de la longue nuit polaire. La période de fin Mai restait encore favorable au passage du détroit bien que la nuit polaire fut réduite à un demi-crêpuscule de quelques heures, mais Raeder avait raison, il ne fallait plus perdre de temps.

Opération « Rheinübung »

Ainsi fut lancée l'opération « Rheinübung », avec le plus puissant cuirassé existant en Europe, le « Bismarck » et un croiseur lourd, le « Prinz Eugen »

Le « Bismarck » camouflé.



Le croiseur lourd « Prinz Eugen ».

en liaison avec les U-Boote (ils étaient une dizaine en Atlantique nord) et soutenue par cinq pétroliers ravitailleurs échelonnés en Atlantique. Objectif : la maîtrise temporaire dudit Atlantique Nord.

Dernier-né de la flotte allemande - son orgueil aussi -, le « Bismarck » était le seul bâtiment au monde alignant une telle puissance de feu : huit 380, douze 150, seize 105 AA, seize 37 AA, sur une plate-forme aussi rapide : 30 noeuds. Il n'y avait pas au monde un seul navire capable de l'affronter en combat singulier ni de lui échapper. Il aurait rapidement raison, avec l'aide du « Prinz Eugen », de tous les convois britanniques qui sillonnaient l'Atlantique. Il pouvait prétendre à deux millions de tonnes ! Il assénerait ainsi à l'Angleterre un coup dont elle ne se relèverait jamais. Roulez tambour, résonnez trompettes !

Le « Bismarck », qu'Hitler était venu inspecter personnellement quelques jours plus tôt, appareilla de Kiel le 18 Mai en compagnie du « Prinz Eugen » et franchit les détroits danois le surlendemain. Il n'alla pas loin sans être repéré.

Sur son itinéraire s'était trouvé, en effet, un pêcheur d'apparence paisible qui trempait sa ligne dans la

mer à l'extrémité de la longue jetée d'un petit port de la Suède méridionale. Ledit pêcheur semblait beaucoup plus intéressé par ce qui passait au large qu'autour de son hameçon. Alors qu'il scrutait, une fois de plus, l'horizon dans ses jumelles, il aperçut une vague silhouette sur le fond rougeoyant du couchant. Une puis deux, puis une dizaine d'autres nettement plus petites. Non, il ne pouvait se tromper. Il ne se trompait pas. Il voyait défilé devant lui le « Bismarck » et le « Prinz Eugen » qu'accompagnaient des navires marchands, onze en tout. Du coup, le paisible pêcheur démonta sa ligne, ramassa son matériel et se hâta de regagner le port.

Quelques minutes plus tard, un vieux monsieur anglais pénétra dans le bureau de poste du même port, griffonna quelques lignes sur une formule télégraphique et la tendit à l'employée. Le message était destiné à une firme londonienne, à Cheapside, et son texte était le suivant : « Poteaux de mine et étrésillons en hausse. Onze points au moins ». La firme en question, expliqua-t-il, s'occupait d'importation de bois.

Un peu plus tard encore, dans un bureau de poste de Londres, une machine crépita en inscrivant un message. Un motocycliste se rua sur son engin à destination de l'Amirauté. Le papier passa rapidement de main en main pour aboutir finalement sur le bureau d'un contre-amiral. La pendule marquait huit heures du matin, le calendrier annonçait que l'on était le 21 Mai. A neuf heures le « Coastal Command » était alerté. L'Amirauté réclamait d'urgence des reconnaissances sur la côte norvégienne et des photos.

A treize heures quinze, le pilote d'une des Spitfire de reconnaissance crut apercevoir quelque chose dans le fjord de Grimstad, au sud de Bergen, décrivit un cercle, s'assura de ce qu'il avait vu, et prit une série de clichés. Il atterrit à quatorze heures quarante cinq. A quinze heures quinze, les agrandissements étaient entre les mains des experts. A quinze heures quarante cinq, la nouvelle parvint à l'Amirauté : « Le Bismarck est dans le fjord de Grimstad ! ».

Alerte à Scapa Flow

L'amiral Tovey, commandant de la flotte britannique à Scapa-Flow, eut connaissance de la nouvelle dans les minutes qui suivirent. Il ordonna aux croiseurs « Suffolk » et « Norfolk » de surveiller le détroit de Danemark entre l'Islande et le Groenland et réclama des reconnaissances aériennes au dessus des fjords norvégiens où les deux géants pouvaient trouver refuge. Les reconnaissances ne donnèrent rien. Brouillard et pluie, avec visibilité mauvaise ou nulle partout. Un temps complètement bouché !

Ce ne fut pas avant le soir du 22 Mai qu'une courageuse mission de reconnaissance aérienne rendit compte que le Grimstadfjord, où les navires allemands se trouvaient la veille, était vide. Le « Bismarck » et le « Prinz Eugen » étaient déjà loin dans l'Atlantique. L'« Opération Rheinübung » avait réellement commencé.

Sir John Tovey lança ses ordres. Les croiseurs « Norfolk » et « Suffolk » continueraient à surveiller le détroit du Danemark ; l'un et l'autre étaient munis des nouveaux appareils radar, qui leur permettraient peut-être de détecter la présence de

l'ennemi en dépit des brumes et brouillards régnant dans ces parages. Le vice-amiral Holland se tiendrait aux aguets au sud de l'Islande avec le « Hood », le plus grand navire de guerre du monde, et le cuirassé « Prince of Wales », de 35.000 tonnes, tout récemment entré en service. Tovey appareilla lui-même de Scapa-Flow, avec son navire amiral, le « King George V », le croiseur de bataille « Repulse », le porte-avions « Victorious » et quatre croiseurs. La chasse était lancée.

A bord du « Suffolk », ce 23 Mai un peu avant vingt heures, eut lieu la relève des veilleurs. Un à un, les hommes cédèrent leurs sièges pivotants à leurs remplaçants qui s'installèrent, collèrent les jumelles à leurs yeux et commencèrent leur infatigable veille dans la nuit et le vent. Au bout d'un temps, un cri retentit : « Navire en vue à 140 tribord », suivi bientôt d'un second : « Deux bateaux à 140 tribord ! ». Quelques secondes plus tard, le « Bismarck » et le « Prinz Eugen » - c'était bien eux -, s'enfonçant dans le brouillard, disparurent du champ de vision des veilleurs du « Suffolk ». Un message d'alerte fut envoyé immédiatement à l'Amirauté : « Un cuirassé et un croiseur en vue, relèvement 020 degrés, distance 7 milles, route au 240 ».

Dans la salle d'opérations de l'Amirauté, des « hurras » retentirent. On les avait trouvés ! Changement à vue d'atmosphère. Enervement bien sûr, mais aussi optimisme, confiance et presque jubilation. Les messages partaient par paquets. Signal pour le commandant en chef (Tovey) à bord du « King George V ». Signal au vice-amiral Holland, à bord du « Hood », orgueil de la Royal Navy. Signal à l'amiral Somerville, à Gibraltar, lui enjoignant de foncer dans l'Atlantique avec sa Force H. Signal aux croiseurs « Rodney » et « Ramillies » d'abandonner les convois de Halifax et de faire route à l'Est.

De tous les coins de l'Atlantique, les plus puissantes unités de la flotte britannique convergeaient désormais vers le point où elles comptaient rencontrer l'ennemi. Le « Bismarck » ne pouvait plus leur échapper. Et pourtant !

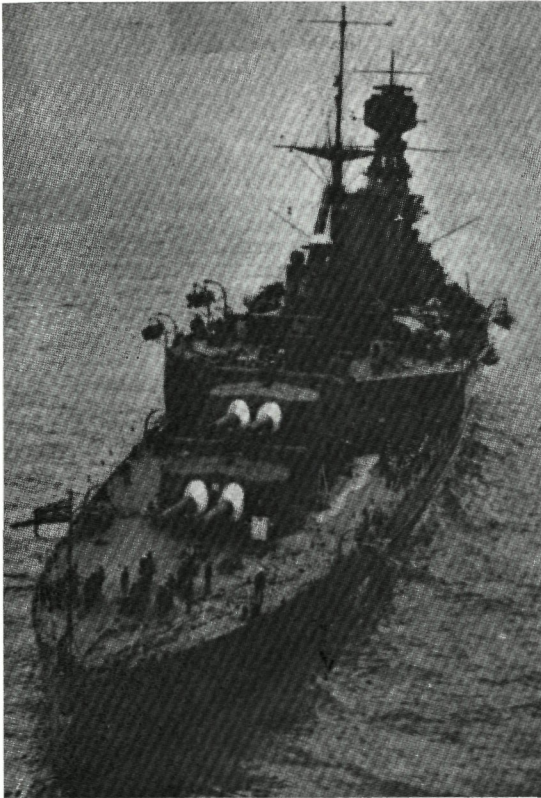
La mort du « Hood »

Pourtant, elles allaient connaître encore bien des surprises...

La première, particulièrement douloureuse, se produisit à l'aube du 24 Mai.

Il était 5 heures 30 du matin, lorsque l'amiral Holland aperçut le « Bismarck » et ordonna au « Hood » et au « Prince of Wales » d'ouvrir le feu. Le « Hood » avait la même puissance de feu que le « Bismarck », mais il avait vingt-trois ans d'âge et il présentait une faiblesse redoutable : ses ponts supérieurs n'étaient pas suffisamment blindés. En outre, dans son approche, Holland s'était placé dans un désavantage tactique. Les navires allemands se trouvaient presque droit devant. Les deux unités britanniques ne pouvaient diriger contre eux que leurs tourelles avant tandis que l'ennemi allait pouvoir utiliser toutes ses bordées. Il était fatal que le combat fût inégal.

La première salve du « Prince of Wales » destinée au « Bismarck » fut trop courte de mille mètres. Les coups du « Hood » au « Prinz Eugen », bien que plus dangereux ne firent pas mouche pour



Le croiseur britannique « Hood », coulé en quelques minutes par le « Bismarck ».

autant. Les Allemands, eux, ne commirent pas l'erreur de diviser leur tir. Ils le concentrèrent sur le « Hood ».

Au bout de six minutes exactement, à la troisième salve du « Bismarck », une immense gerbe de flammes jaillit sur le « Hood ». L'instant d'après, toute la coque s'entoura d'une auréole jaune et rouge, une colonne de fumée très épaisse monta vers le ciel à une vitesse extraordinaire. Une masse de métal incandescent - une des grosses tourelles ? - se détacha pour retomber dans l'eau en soulevant un bouillonnement. L'un des projectiles du « Bismarck » avait traversé une demi-douzaine de ponts pour éclater dans la soute, au milieu de trois cents tonnes d'explosifs.

L'avant-pont du « Hood » touché à mort pencha à babord, s'incurva. Le navire se brisa en deux. L'arrière coula très vite ; l'avant flotta quelques minutes encore, puis, lentement, s'enfonça dans les flots. Des 1.422 officiers et hommes d'équipage, on ne retrouva que trois survivants.

Dix minutes plus tard, le « Prince of Wales », lui aussi gravement atteint, dut se dérober en se couvrant de fumée.

Sur le pont du « Bismarck », l'amiral Lütjens et le capitaine Lindemann, commandant du navire ôtèrent leurs jumelles et se serrèrent la main. Comme un éclair, la nouvelle fit le tour du bâtiment. Ce furent des hurlements sauvages. Le pont, désert pendant la bataille, était maintenant couvert d'une foule d'of-



L'Amiral Lütjens

ficiers et de matelots qui chantaient et s'embrassaient.

L'anéantissement du plus redoutable bâtiment de guerre anglais n'avait pas coûté bien cher au « Bismarck » : quelques éraflures et une poignée de blessés. Le « Prinz Eugen », lui, n'avait subi aucune avarie. L'exultation dura jusqu'au lendemain. Devant les hommes rassemblés, l'amiral Lütjens, qui fêtait ce jour là son 52e anniversaire, tint un discours frénétique. Un message radiophonique vint dire la joie délirante du Führer. Le commandant Schneider, qui avait dirigé le tir, recevait le titre de chevalier de la Croix de Fer. Suivait toute une liste de décorations.

Mais les plus affairés étaient les cinéastes du Dr Goebbels : après avoir filmé le combat, ils enregistraient maintenant pour la postérité les cérémonies de la victoire. Bientôt, à l'écran, tout Berlin verrait comment l'Angleterre avait perdu la maîtrise des mers.

Pour l'équipage du « Bismarck », 2.400 hommes, dont une majorité de matelots qui n'avaient guère plus de 20 ans et pour lesquels Hitler avait marqué le commencement du monde, cette victoire éclair renforçait leur credo : l'Allemagne était invincible. Invincible aussi leur navire, dont aucun autre au monde n'égalait la puissance.

Pourtant il y avait à bord quelques sceptiques parmi les officiers de l'ancienne génération, tel le capitaine Lindemann. Il savait lui qu'un vaisseau allemand, si puissant soit-il, pouvait sombrer tout comme un autre. C'était un homme de sang-froid, un marin de la vieille école. Au demeurant assez tiède partisan du régime.

Son supérieur, le vice-amiral Lütjens, au contraire était le type même du nazi. Petit, malingre, il compensait son infériorité physique par la férocité de son regard et la violence de ses paroles. C'était un émotif, qui savait communiquer à ses hommes l'ardeur de ses exaltations mais qui, en revanche, connaissait parfois de profonds accès de dépression. Ce que personne ne savait.

L'ivresse de la victoire ne peut se prolonger indéfiniment. Le « Bismarck » avait remporté une victoire, certes, mais il fallait s'attendre à ce que les Anglais, après leur cuisant revers, tentent l'impossible pour prendre leur revanche. Il était urgent pour le cuirassé allemand de quitter les lieux du combat et de poursuivre sa mission.

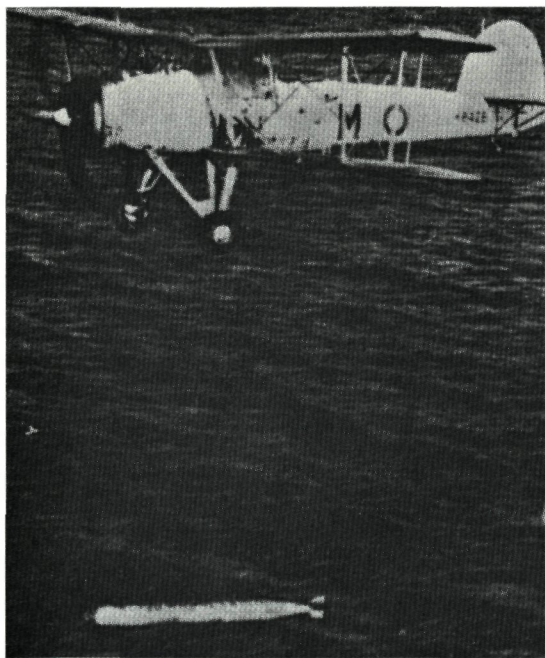
Lütjens et Lindemann discutaient de la route à adopter, dans la salle des cartes, lorsqu'un capitaine de frégate entra pour faire son rapport. Le « Bismarck » avait reçu deux projectiles du « Prince of Wales », une de ses soutes à mazout fuyait, il lui fallait diminuer de vitesse. Des vécilles en face du succès remporté, mais des vécilles qui allaient entraîner de graves conséquences, car cette fuite de mazout interdisait désormais au « Bismarck » de remplir sa mission.

Avec cette trace huileuse, visible de fort loin pour les avions, il ne pouvait plus jouer au navire fantôme dans l'Atlantique. Avec une soute de mazout polluée par l'eau de mer, même s'il réussissait à rejoindre les pétroliers ravitailleurs, il lui manquerait toujours deux cents tonnes. Lindemann suggéra de faire demi-tour.

— Non, coupa Lütjens avec brutalité. Non ! J'irai de l'avant. Nous n'avons pas réussi à nous ouvrir la voie de l'Atlantique, pour ensuite retourner humblement sur nos pas et nous dérober. Mettons le cap sur Brest. En deux jours, les dégâts y seront réparés. Et puis, avec le « Scharnhorst » et le « Gneisenau », je repartirai à la tête d'une escadre incomparable, invincible, unique au monde !

Au cours de l'après-midi du 24 Mai, le « Bismarck » et le « Prinz Eugen » se séparèrent : le premier allait tenter de rallier les côtes françaises, alors que le second allait poursuivre la mission initialement impartie à l'escadre de Lütjens : mener la course aux dépens des navires de commerce britanniques.

Torpilleur bombardier « Swordfish ».



La riposte anglaise se prépare

Le soir même, le cuirassé allemand subit l'assaut d'une escadrille de « Swordfish », venus du porte-avion « Victorious ». La tentative se solda par un échec, mais elle était le signe d'une menace grandis-

sante pour le « Bismarck ». Un porte-avions britannique devait se trouver à moins de cent milles. Il était indispensable d'échapper rapidement au radar du « Suffolk » qui continuait à rôder, à distance respectueuse, dans les parages et renseignait, de toute évidence l'Amirauté britannique sur la position du navire.

La menace se précisait, en effet. Tous les navires britanniques se trouvant à portée dans l'Atlantique avaient été rameutés par le commandant en chef. Dix neuf grands bâtiments de guerre convergeaient de différentes directions vers le point où se trouvait le « Bismarck ». Pour l'amiral Tovey, qui menait la chasse, à bord du « King Georges V », il était essentiel que le « Prince of Wales » et les croiseurs « Suffolk » et « Norfolk », qui tenaient la filature, ne perdisent pas le contact.

A trois heures du matin, le 25 Mai, le « Bismarck » obliqua vers l'ouest, puis le nord, et vint recouper derrière leur dos la route suivie par ces trois navires pour se diriger alors plein sud-est. Deux heures après le commandant du « Suffolk » était obligé de constater qu'il avait perdu le contact avec l'ennemi...

A l'Amirauté britannique et sur la passerelle de sir John Tovey, la consternation fut grande. Cet Allemand diabolique venait à nouveau de s'échapper ! Une seule solution : continuer de foncer vers le sud-est dans l'espoir que le « Bismarck » essaiera de gagner Brest.

Mais chose incroyable, plusieurs stations de repérage alliées signalèrent bientôt, simultanément, qu'un navire allemand venait d'émettre deux longs messages dans la zone où devait se trouver le cuirassé. Il ne pouvait s'agir que de lui.

Les Allemands avaient-ils perdu la tête ? Au moment où ils pourraient disparaître silencieusement, où la flotte britannique avait perdu leur trace, les voila qui se mettaient à écrire un roman dans l'éther, permettant à n'importe quel radiogoniomètre de les repérer.

C'était pourtant vrai. Mais les Allemands n'avaient pas perdu la tête, ils se croyaient toujours entre les griffes des radars anglais. Puisque l'ennemi connaissait leur position, à quoi bon observer le silence. Lütjens n'avait pu résister à l'envie de conter longuement à Berlin la victoire remportée sur le « Hood ». Berlin et Paris lui envoyèrent un message urgent pour le supplier de se taire et l'avertir que les Anglais avaient perdu depuis longtemps son contact. Mais le mal était fait.

Le plus fantastique restait pourtant à venir. Que le « Bismarck » se soit trahi en télégraphiant était déjà assez incroyable ; ce qui se passa alors dans le camp anglais ne le fut pas moins.

Le « Bismarck » a disparu

Sir John Tovey éprouva une stupéfaction sans borne quand ses officiers lui présentèrent le résultat obtenu en reportant sur la carte les relèvements radiogoniométriques transmis par l'Amirauté. Alors qu'il les supposait faisant route vers Brest, les Allemands se trouvaient tellement au nord qu'ils avaient dû faire demi-tour dans l'intention probable de franchir une seconde fois le détroit de Danemark. La

flotte britannique tout entière chassait donc dans une mauvaise direction !

Reprennant son calme, Tovey ordonna de renverser cette direction et de foncer vers le nord. Ce faisant, il réalisait ses pires craintes, car c'est maintenant qu'il va s'égarer. Le Bismarck poursuivait bien sa route vers la côte française sans la moindre idée de retourner vers le nord.

Comment cela avait-il été possible ?

Les Britanniques ne le comprirent que neuf heures plus tard. Les relèvements transmis par l'Amirauté avaient été erronément reportés sur la carte par l'officier de navigation du « King George V ». Le « Bismarck » se trouvait à des centaines de milles au sud du point indiqué par lui au moment où l'avait calculé. Où était-il à présent ?

Sir John Tovey ordonna une seconde fois à l'ensemble de ses forces de faire demi-tour. Mais l'ennemi s'était assuré un avantage que, normalement, il sera impossible de lui reprendre. Seul un miracle pouvait encore permettre de l'arrêter.

Ce miracle, la Force « H » de l'amiral Somerville, qui comprend le porte-avions « Ark Royal » allait l'accomplir.

Mais, en attendant, les Anglais ignoraient toujours où leur proie avait pu disparaître. Ils fonçaient dans le vide depuis 31 heures et le « Bismarck » se rapprochait à pas de géant vers le port sauveur.

Pendant d'interminables heures grises, des navires labourèrent les eaux écumeuses de l'Atlantique, le « King Georges V » et le « Rodney », la Force H et les destroyers de Vian, tandis que des avions croissaient sous les nuages dangereusement bas, à la recherche du « Bismarck ». Mais le « Bismarck » avait disparu. La presse neutre, les journaux américains, tout le monde lançait des hypothèses et posait des questions.

De leur base de Lough Erne, en Irlande, des hydravions Catalina partaient pour fouiller la zone sud-ouest, en pleine nuit. Ils décollaient, allaient jusqu'à la limite de leur autonomie, viraient au nord-ouest, revenaient par le nord-est, traçant une grille qui était reportée sur la carte, à l'Amirauté Britannique.

Le 26 Mai, vers 10 heures 30, un des Catalinas atteignait les limites de son rayon d'action quand l'équipage crut apercevoir quelque chose sur la mer. Le plafond était tellement bas que l'appareil volait à 150 mètres au dessus des vagues et, malgré cela, il distinguait mal ce qu'il avait cru déceler dans la brume.

— Rapprochons-nous, cria le copilote. Allons voir de plus près... Mais, c'est un cuirassé ! Et pas de destroyers d'escorte. Bon sang de bon sang ! C'est le « Bismarck » !

Il n'eut pas le temps d'en dire plus. Salué par un feu nourri de D.C.A., criblé comme une écumoire, l'appareil se cabra brutalement et remonta à l'abri des nuages. La brume l'enveloppa au moment où le radio expédiait son message.

Quelques minutes plus tard, dans la grande salle de l'Amirauté britannique, une atmosphère à couper au couteau se détendit comme par miracle à la

suite d'un appel téléphonique du Coastal Command. Sur la carte, autour de laquelle se penchaient avec pessimisme un groupe d'officiers, une main venait de tracer une croix correspondant à une position de 40°33' Nord et 21°47' Ouest et se situant presque au milieu d'un triangle dont les pointes étaient occupées par le « King Georges V », le « Rodney » et l'« Ark Royal ».

— Cela ne peut être que le Bismarck ! dit un contre-amiral.

— Les distances ? coupa sèchement l'amiral responsable de la grande poursuite.

— Cent quarante milles pour le « King Georges V », cent trente pour le « Rodney ». Ils ne peuvent pas le rattraper. Impossible.

— A moins que l'« Ark Royal » ne le ralentisse.

La traque

Une lueur d'espoir éclaira les visages. La force H de l'amiral Somerville se trouvait au voisinage de l'ennemi. Elle était passée sur l'avant de celui-ci sans s'en douter. Sans l'épisode du Catalina, le cuirassé allemand aurait trouvé le champ libre devant lui.

Le « Renown », l'« Ark Royal » et le « Sheffield » prirent immédiatement une route parallèle à celle de leur adversaire. Le message adressé par l'Amirauté à l'amiral Somerville précisait : « Ne vous laissez pas entraîner dans un combat où vous seriez seul en face du « Bismarck ». Attendez l'arrivée d'autres cuirassés. Essayez par tous les moyens de réduire la vitesse de l'adversaire. »

Le temps ne se prêtait guère au décollage des avions, mais c'était malgré tout sur les « Swordfish » de l'« Ark Royal » qu'il fallait compter pour atteindre ce but. Les réserves de mazout du « King Georges V » et du « Rodney » de l'amiral Tovey allaient rapidement s'épuiser. Si le « Bismarck » n'était pas contraint à ralentir au cours des prochaines heures, il allait pouvoir bénéficier du soutien de la Luftwaffe et des U-Boote rameutés pour venir lui prêter main forte.

Les « Swordfish » décollèrent de l'« Ark Royal », ce 26 Mai à 15 h 40 et se dirigèrent à basse altitude vers l'ennemi. Et, une fois encore, l'incroyable se produisit. Les quinze appareils venaient de disparaître dans la brume, avec instruction d'attaquer tous les navires naviguant seuls, lorsqu'un message radio fut reçu à bord de l'« Ark Royal » lui signalant que le « Sheffield », qui tenait le contact du « Bismarck », avait changé de cap. Un avertissement en clair : « Attention au Sheffield » partit aussitôt à l'adresse des « Swordfish ».

Il arriva trop tard. Plus de la moitié des appareils avaient déjà lâché leur torpille. Cinq d'entre elles firent explosion en touchant les vagues, mais les autres... les autres !... Le « Sheffield » manoeuvra follement pour se soustraire aux coups mortels... il y parvint. Heureusement, à bord, il n'y avait pas de coronarien précoce, mais c'était le genre d'émotion qui compte dans la vie d'un homme.

Quatre heures plus tard, les « Swordfish » reprirent l'air, bien décidés à réparer leur bavure. Il ne restait plus qu'une heure de jour, il n'y avait pas une minute

à perdre. Cette fois, la chance était avec eux. Ils ne tardèrent pas à trouver l'adversaire.

A bord du « Bismarck », des cris retentirent : « Avions par tribord avant ». Les canons antiaériens pivotèrent, dressèrent leurs gueules sombres vers le ciel et se mirent à cracher la mort. L'attaque eut lieu en ordre dispersé, l'épaisseur des nuages interdisant toute action en formation. Les « Swordfish » plongèrent dans l'enfer des coups de canons, lancèrent leurs torpilles... et touchèrent. Une première torpille explosa contre la coque du « Bismarck ». Le monstre éprouva comme un léger sursaut. Pas plus. Mais une deuxième ouvrit une brèche dans le compartiment de l'appareil à gouverner. Une terrifiante explosion secoua le bâtiment tout entier et l'on put croire un instant qu'il allait se disloquer.

Il demeura entier, mais avec une barre bloquée à quinze degrés sur la gauche, il ne pouvait plus gouverner. Incapable de tenir désormais un cap, il se mit à tourner en rond. Au moment où il n'était plus qu'à 400 milles de Brest et où il allait entrer dans la zone où la Luftwaffe allait pouvoir venir à son aide !

La curée

Ce fut alors une véritable ruée sur le bâtiment infirme. Sir John Tovey qui voulait déjà abandonner la chasse, faute de combustible, avait gagné. Il lui était désormais possible de faire rallier ses cuirassés pour asséner le coup de grâce au géant désemparé, impuissant au milieu de la mer déchaînée.

A bord du « Bismarck » régnait une activité frénétique. On promit les insignes de chevalier de la Croix de Fer à qui libérerait le gouvernail. Les machines furent stoppées. Un scaphandrier descendit le long des flancs énormes du bâtiment. L'homme fournit un prodigieux effort. Sans succès. On essaya de diriger le navire à l'aide des machines. Peine perdue : il zigzagua désespérément comme un bateau ivre.

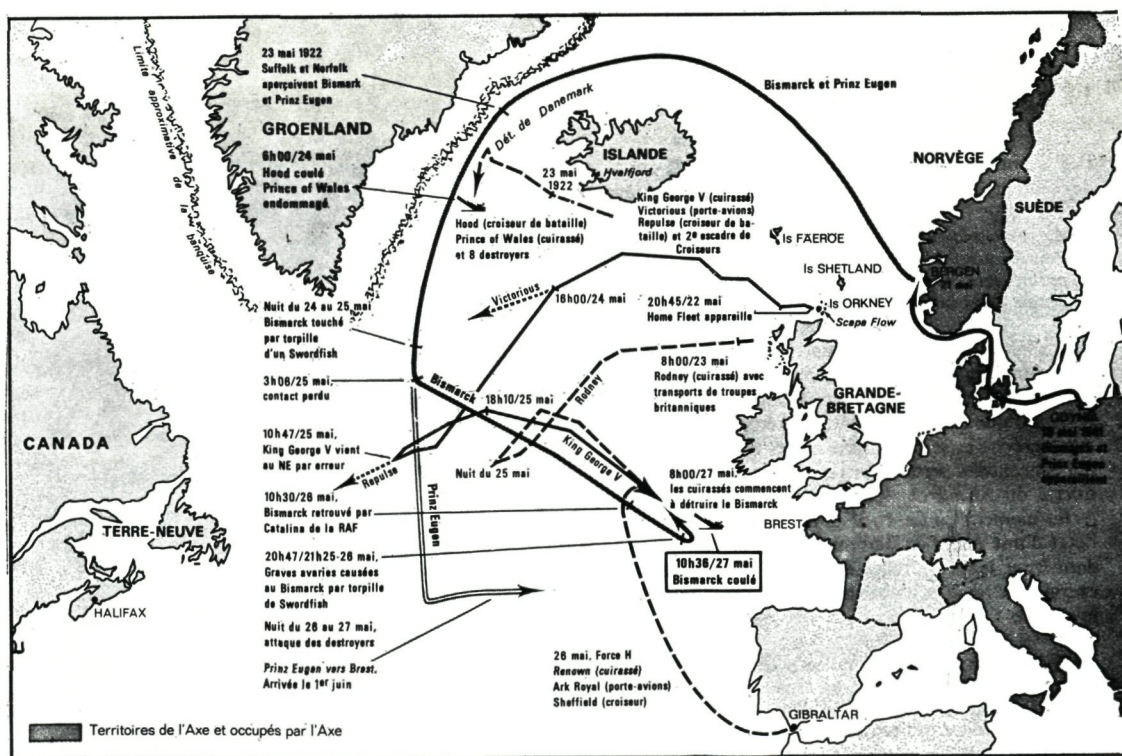
Vers une heure du matin, ce 27 Mai, les destroyers de l'amiral Vian, surgissant de l'ombre, se disposèrent en éventail face au « Bismarck » comme une meute de chiens autour d'un ours blessé. Leur rôle : amuser le tapis en tirant quelques salves et en rompant immédiatement un combat inégal. Il s'agissait de gagner du temps pour permettre aux cuirassés de Tovey d'arriver sur place pour la mise à mort.

Le commandant Lindemann, une fois encore, tenta de ranimer les courages et annonça la venue imminente d'un certain nombre de remorqueurs et de 80 avions. Certains le crurent, mais l'amiral Lütjens n'avait plus d'illusion. Il eut un dernier geste, un dernier acte de foi envers son Führer :

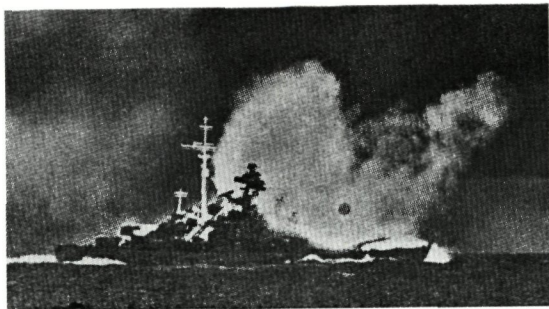
— Nous combattons jusqu'au dernier obus. Vive le Führer, chef de la flotte allemande !

Puis il perdit tout contrôle de lui-même. A travers la porte de sa cabine, on l'entendit hurler dans son affolement :

— Débrouillez-vous ! Moi, je m'en fous !



La croisière du "Bismarck"



Les dernières minutes du « Bismarck ».

La fin du « Bismarck »

Le jour brumeux commençait à poindre, un vent glacé fouettait l'océan moutonneux. Le « Rodney » et le « King Georges V », les géants de la flotte britannique apparurent à l'horizon. A une dizaine de milles du « Bismarck », ils crachèrent le feu de tous leurs canons de 400, puis ils avancèrent de cinq milles.

Un obus de 400 pesait une tonne et parcourait, à l'époque, un demi-mille à la seconde. Chaque atteinte ébranlait le cuirassé du Reich, mais il répondait coup par coup. Quand le poste de commandement eut sauté, la coordination des moyens de combat se trouva détruite ; les tourelles continuèrent à manoeuvrer séparément, mais le tir avait perdu toute précision.

Le « Rodney » et le « King George V » se rapprochaient. Ils n'étaient plus maintenant qu'à deux milles. Chacun de leurs obus atteignait sa cible avec une précision absolue. Sur le « Bismarck » le mât pendait, délabré ; ce n'était plus qu'un inconcevable enchevêtrement. Un projectile le fendit en deux et il s'écroula, pulvérisé, sur le pont. Des flammes jaillirent de la cheminée. Une des tourelles, renversée, dressait ses canons vers le ciel. Jamais navire n'avait subi pareil assaut. Pourtant il ne coulait toujours pas.

Alors la panique s'empara de l'équipage ; les servants d'une tourelle se mutinèrent et se sauvèrent,

abandonnant leur poste. Leur officier, après une seconde d'hésitation, fit comme eux. Ailleurs, un commandant abattait des matelots qui refusaient d'obéir..

Le bateau s'inclina. L'eau s'engouffra dans la coque trouée et, submergeant les ponts les uns après les autres, gagna le labyrinthe des batteries et des coursives. Beaucoup d'hommes, emprisonnés dans des compartiments blindés que la mer envahissait peu à peu, furent noyés quand l'eau en eut atteint les plafonds. D'autres se débattaient pour arriver à l'air libre, obstruant les issues.

Le pont supérieur était devenu un enfer. A chaque seconde s'ouvraient de nouveaux trous. Les déflagrations étaient si fortes que certains eurent leurs vêtements arrachés. Les blessés hurlaient. Partout gisaient des cadavres.

Couché sur le flanc, vaincu, le « Bismarck » s'enfonçait lentement quand le croiseur « Dorsetshire » approcha ; à trois mille mètres, il lança deux torpilles qui vinrent éclater contre la coque crevée du cuirassé. A 2.500 mètres, il en lança une troisième qui explosa contre le flanc babord de l'épave. Le « Bismarck » frémit, roula un peu et sombra, laissant la surface de l'océan couverte de débris et d'hommes qui se débattaient.

Il était 10 heures 30. La bataille avait duré deux heures. Ecrasé par un ennemi très supérieur, le « Bismarck », déchiré par d'affreuses blessures au sein des vagues géantes, n'en avait pas moins infligé à deux cuirassés britanniques des avaries qui les immobilisèrent pendant de longs mois.

Pour venir à bout du dernier - né de la flotte allemande - son orgueil aussi -, l'Amirauté avait dû engager huit cuirassés, deux porte-avions, quatre croiseurs lourds, sept légers, 21 destroyers, 6 sous-marins et plus de 100 avions.

Sir John Tovey, l'homme qui avait dirigé la chasse, écrivit :

« Le « Bismarck » a livré une lutte extrêmement héroïque contre un adversaire très supérieur, se montrant digne des plus belles traditions de l'ancienne Marine impériale. Il a coulé pavillon haut ».



Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas»

KIROV & C°

Door FKP(R)D Van Houdt W.F.J.

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld door hypothesen.

KIROV HIMSELF,...

— De geleidewapen-slagkruiser KIROV - de laatste grote aanwinst van de Sowjetvloot - is in volle opwerkperiode. Tijdens deze activiteit wordt in internationale wateren gevaren en van deze gelegenheid werd door de Westerse - en ook door neutrale - mogendheden dankbaar gebruik gemaakt om foto's van het vaartuig te nemen.

Enkele hiervan werden - voorzien van beperkte toelichting - vrijgegeven voor gebruik in de pers. Ze laten toe zich een - noodzakelijkerwijze onvolledig beeld te vormen van het vaartuig ; ze verduidelijken heel wat, doch doen eigenlijk meer vragen rijzen dan ze beantwoorden.

— Het nieuwe vaartuig is - vliegdekschepen buiten beschouwing gelaten - met zijn 30 à 32.000 ton waterverplaatsing, het grootste oorlogsschip dat de laatste dertig jaar gebouwd werd. Het meet $\pm 247 \text{ m} \times 27,5 \text{ m} \times 10 \text{ m}$. Een tweede exemplaar is in aanbouw te Leningrad.

— Het is een zwaar bewapende kruiser : meerdere systemen voor geleide tuigen tegen luchtdoelen zouden zijn aangebracht... Mochten deze nog niet afdoende blijken dan is daar nog een systeem voor nabije bescherming steunend op veelvuldige snelvuurkanonnen.

— Een korte beschrijving :

In de achtersteven, onder het verlaagde achterdek, is een kanteldeur aangebracht voor één of meerdere gesleepte Sonar's (VDS en/of TACTASformule?). Hiervoor bevindt zich een hangar voor de helikopters. Deze kunnen naar het vliegdek gebracht worden door een lift ingebouwd in het voorste deel van het achterdek. Deze lift zelf maakt geen deel uit van dit achterdek. De opening wordt afgesloten door twee luikvleugels. In geopende toestand vormen deze een soort « liftkoker » tot op het hoofddek. Het landen en opstijgen van de helikopters gebeurt verder achteraan, boven de bergplaats van de gesleepte Sonar.

Op deze plaats is een soort net of rooster aangebracht om de wentelwiek zeevast te stouwen.

Naast de liftkoker bevindt zich aan weerszijden een langwerpige dekhuis welke elk twee 23 mm snelvuurkanonnen voor nabije bescherming dragen.

— Vóór het verlaagde achterdek strekt zich het hoofddek uit dat reikt tot aan de verhoogde voorsteven.

— Op dit hoofddek is de bovenbouw aangebracht met twee masten. Deze dragen talrijke antennes voor elektronische oorlogsvoering.

Achteraan is ook klassiek geschut (100 mm) in pantserkoepels opgesteld.

Aan elke zijde bevindt zich één zesloops projector voor antidiukboot-raketten. Ook zijn verder vooraan lanceerinrichtingen aangebracht voor SA-N-4 geleide tuigen tegen luchtdoelen.

— Het centrale deel van de bovenbouw draagt de brug met juist er achter de hoofdmast. Deze is gekombineerd met de uitlaat van de luchtverversing en/of luchtkoeling. Op het eerste zicht lijkt dit een schouw voor uitlaatgassen doch dit is niet zo : het vaartuig zou over kernmotoren voor de voortstuwing beschikken (vier reactors welke twee schroeven aandrijven).

— Het voorste deel van de opbouw draagt verschillende radar-inrichtingen welke in verband staan met de vuurleiding van de luchtbeschermingsmiddelen.

— Het voorste deel van het hoofddek draagt weer langs beide zijden een langwerpige dekhuis waarop telkens twee 23 mm snelvuurkanonnen voor nabije bescherming zijn opgesteld.

— Tussen deze twee dekhuizen bevinden zich tien dubbele luiken (opgesteld op twee rijen, bakboord en stuurboord).

Blijkbaar beschermen zij de hoofdbewapening van het vaartuig (SS-NX-19 tactische kernraketten).

Ze zijn opgesteld op een lichtjes verhoogd deel van het hoofddek ; dit duidt wellicht op een extra-pantsering.

— Vóór deze luiken zijn twaalf vlakke konstrukties aangebracht welke wellicht SA-N-6 of/en SA-N-10 luchtdoelraketten bevatten.

— Nog op het hoofddek staat een dubbele raketlanceerinrichting opgesteld welke wellicht bedoeld is voor het afvuren van geleide tuigen tegen oppervlakte- en onderzeedoelen welke zich op grote



De KIROV

Foto AP-wire Photo

afstand van het vaartuig bevinden (SS-N-14). Deze inrichting staat opgesteld in een uitsparing in de achterwand van het voorkasteel. Blijkbaar bevat dit een magazijn van waaruit de lanceerinrichting kan herladen worden, dit vermits een verhoogd deel van het voordek ook hier een extrabepantsering doet vermoeden.

— Vóór dit verhoogd deel is een dekhuis gebouwd. Het is mogelijk dat hierin een wegklapbare geleide-antenne is gebouwd voor gebruik met laatstgenoemde geleide tuigen. Door gebruik te maken van een relais-helikopter is dan tevens « Over the horizon targetting » mogelijk.

— Vlak vóór dit dekhuis (waarvan de voorwand als vlam-deflektor is uitgevoerd) bevindt zich een affuit dat een cilindervormige structuur draagt. Aangenomen kan worden dat dit een twaalfloops-antiduik-

boot projektor is te vergelijken met de RBU 6000 (vroeger MBU 2500A) van de KIEV en de MOSKWA.

— Verder zijn in de romp twee vijfdebbele lanceerbuizen voor 533 mm torpedo's aangebracht.

— Een raadselachtig detail is het bestaan van een smalspoorbaan, welke een lus maakt langs de rand van het ganse hoofddek. Deze inrichting schijnt van een permanente aard te zijn ; dit in tegenstelling met de installatie aan boord van sommige KRIVAK-destroyers (zie « Gebrek aan dekkenverf » Neptunus nr. 178 - juni 1979). Aangenomen kan worden dat KIROV sterk gekompartimenteerd is door middel van langs- en dwarsschotten zodat onderdeks verplaatsen van grote en/of zware lasten moeilijk of onmogelijk is. Dit zou dan bovendecks gebeuren door middel van deze spoorbaan.

Een vrachthelikopter zou, na landing op het verlaagde achterdek, door de lift tot op de hoogte van het hoofddek kunnen gebracht worden. Daar zou de lading rechtstreeks in spoorwagentjes kunnen overgeladen worden voor verdere verdeling over de verschillende opslagplaatsen en magazijnen. Dit zou bevoorrading langs de lucht zeer vergemakkelijken en versnellen.

— Vermoed wordt dat een boegsonar aangebracht is welke ook geschikt is voor lange afstandverbindingen met duikboten.

— De gebruiksmogelijkheden van het vaartuig onderzoeken steunt noodzakelijkerwijze op het opstellen van hypothesen in verband met zijn nucleaire voortstuwing en zijn hoofdbewapening.

— Indien deze even buiten beschouwing gelaten worden, is KIROV eigenlijk een vergroting van de KARA-klasse. Met zijn all-round bewapening tegen onderzee- en oppervlakte-doelen - welke zich tot voorbij de horizon uitstrekt -, met zijn klassiek en snelvuurgeschut voor nabije bescherming - en voor minder «gevaarlijke» doelen - en met zijn geleide tuigen tegen luchtdoelen ligt dit schip volkomen in de lijn welke de ontwikkeling van de Sowjetvloot kenmerkt.

— De zeer grote aktieradius - verworven door het aanwenden van nucleaire voortstuwing - in aanmerking genomen, vormt de KIROV evenwel een flinke stap voorwaarts. Het schip geeft de Sowjet-Unie de mogelijkheid haar navale macht over gans de wereld te projekerken.

— Aan te nemen is dat KIROV's hoofdbewapening bestaat uit SS-NX-19 ballistische tuigen met middel-lange reikwijdte (200 à 300 mijl).

Deze zouden dan - waar ook ter wereld - de rol kunnen spelen welke de SS-20 nu tegenover West-Europa speelt.

Op deze wijze zou de Sowjet-Unie ten opzichte van de niet-gebonden landen een «Gun-boat diplomacy» kunnen bedrijven op een tot nu toe ongeziene schaal. De twaalf vlakke luiken vóór het verhoogde deel van het hoofddek zouden SA-N-6 of SA-N-10 luchtdoelraketten bevatten met grotere reikwijdte dan de SA-N-4.

Op deze wijze zou de KIROV in staat zijn de luchtbescherming te verzekeren voor een ganse formatie schepen in zijn nabijheid. Deze zouden zich dan onder deze beveiliging aan andere taken kunnen wijden.

— Een andere mogelijkheid is dat de hoofdbewapening voor een deel bestaat uit lange afstands-raketten met dieptebommen tegen duikboten zoals beschreven in «Toen kwam er een beer met een lange staart» (Neptunus 178 - juni 1979).

Ook op deze wijze zou de KIROV de bescherming tegen duikboten van een ganse formatie op zich kunnen nemen en/of «vijandelijke» duikboten met ballistische tuigen (SSBN) kunnen aanvullen.

... KOMPAGNON NR. 1 ...

— Voor enkele jaren bleek dat de USSR in de Nikolaïv-werf aan de Zwarte Zee een aanvang had gemaakt met de bouw van een zeer groot militair vaartuig (Sommige bronnen spreken niet van één doch wel van vier schepen). Naarmate de bouw

vorderde groeide het vermoeden dat het om een werkelijk vliegdekschip met nucleaire aandrijving zou gaan.

— Omstreeks de jaarwisseling 1979-1980 nam de Sowjet-vlootvoogd Admiraal Sergei Gorshkov alle twijfels weg en bevestigde de vermoedens.

— Het vaartuig, waarvan aangenomen kan worden dat het zeer binnenkort in gebruik zal genomen worden, heeft ongeveer de afmetingen van de USS FORRESTAL welke met volle lading 79.000 ton waterverplaatsing heeft en 324 m lang is.

— Voor het effectief inzetten van dit vliegdekschip heeft de Sowjet-Unie dringend behoefte aan ingeschepte vliegtuigen welke vier taken aankunnen :

- a) Aanval
- b) Verdediging
- c) Anti-duikbootacties
- d) Bevoorrading

Tevens zou een vliegende waarnemingspost gelijkwaardig aan de Grumman E-26 Hawkeye van groot nut zijn voor verkenning en gevechtsleiding.

— De duikbootbestrijding wordt op dit ogenblik verzekerd door de KA-25 Hormone-helikopter. Een nieuw type wentelwiek zou in voorbereiding zijn teneinde zijn taak over te nemen.

— Ook voor bevoorradingsoopdrachten wordt het hefschroefvliegtuig ingezet. Zijn beperkte aktieradius maakt het evenwel minder geschikt voor bevoorrading in volle zee van op basissen op het land. Dit neemt niet weg dat het tuig zijn volle nut behoudt bij de overslag van goederen vanop begeleidingsschepen.

— De beide gevechtstaken zouden desgevallend door de VTOL YAK-36 Forger kunnen aangepakt worden.

Toch schijnt het niet logisch zulk een groot opgevat schip te bouwen om het daarna enkel uit te rusten met subsonische vliegtuigen die niet eens een groot vliegdek behoeven.

— Blijkbaar wordt daarom in Ramenskoï ijverig gewerkt aan de ontwikkeling van twee verschillende vliegtuigen welke bestemd zouden zijn voor gebruik aan boord van vliegdekschepen.

Ze worden voorlopig aangeduid als RAM-K en -L.

— De RAM-K zou afstammen van de MIG-25 doch ook beïnvloed zijn door de Grumman F-14 Tomcat. Uiteindelijk zou het een vliegtuig worden in dezelfde klasse als de F-15 Eagle van Mc Donnell-Douglas. Het wordt voortgestuwd door twee motoren welke blijkbaar van een nieuw-ontwikkeld type zijn. Het heeft vleugels met veranderlijke pijlstand. Dit laat lage snelheid toe bij landen en opstijgen doch maakt tevens zeer hoge supersonische prestaties waarschijnlijk. De besturing geschiedt door middel van twee verticale vinnen welke de richtingsroeren dragen en door twee horizontale vlakken welke in hun geheel draaien. De bewapening zou o.a. één of twee 23 mm snelvuurkanonnen omvatten. Het gewicht wordt op ± 30 ton geschat. Waarschijnlijk wordt dit het aanvals-vliegtuig voor het nieuwe vliegdekschip.

— De RAM-L (een Sukhoï-ontwerp?) zou dan de rol toebedeeld krijgen van verdedigingsjachtvliegtuig en hoofdzakelijk met lucht-luchttuigen uitge-

rust worden. Het vliegtuig weegt slechts ± 12 ton en vertoont, wat algemeen voorkomen betreft, sterke overeenkomst met de F-18 Hornet van Mc Donnell Douglas.

— Vooraleer beide toestellen zullen kunnen opereren vanop een vliegdekschip blijven evenwel nog heel wat problemen op te lossen. De Sowjet-Unie heeft hoegenaamd geen ervaring met katapults, remkabels en vangnetten. De aanwending van een vliegtuig aan boord stelt zeer zware eisen aan zijn bouw inzonderheid aan het onderstel. « A carrier-decklanding is a controlled crash » werd reeds gezegd.

— Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de RAM-K een vermageringskuur zal dienen te ondergaan of - wegens zwaarlijvigheid - aan wal zal moeten blijven. In dit laatste geval zou de aanvalstaak overgenomen kunnen worden door een aangepaste versie van de RAM-L ofwel zou een gemarineerde vorm van de MIG 23/27 kunnen ontwikkeld worden.

Wanneer het nieuwe vliegdekschip in vaart zal zijn, zal het samen met de KIROV een echte « Task force » vormen welke op alle zeeën ter wereld kan opereren. Hierbij zou de KIROV bescherming bieden tegenover lucht-, oppervlakte- en onderzee-doelen en aldus het vliegdekschip toelaten zelf zijn aanvalsvliegtuigen ongehinderd in te zetten: voorwaar een zeer offensieve « Task Force ». Toch heeft deze combinatie haar onvolkomenheden, nl.: haar eigen bevoorrading en verkenning van haar operatiegebied.

... KOMPAGNON NR. 2 ...

— Hoewel de nukleaire aandrijving aan deze « Task Force » een zeer grote autonomie verschaft, blijft regelmatige bevoorrading noodzakelijk: personeel dient aan- en afgevoerd, munitievoorraden aangevuld, brandstof voor de vliegtuigen getankt...

— De Sowjet-Unie heeft haar vloot bevoorradingsschepen zeer sterk uitgebreid. Haar koopvaardij-schepen, welke op alle wereldzeeën te vinden zijn, kunnen desgewenst ook een handje toesteken. Zo-doende is de ontplooiing van de « Task force » overal ter wereld mogelijk, dit evenwel slechts zolang géén gewapend konflikt uitbreekt. Is dit toch het geval, dan bestaat grote kans dat deze wijze van bevoorrading het laat afweten en dat de slagvaardigheid van de eenheid hieronder lijdt. Dit zou uiteindelijk tot haar vernietiging kunnen leiden.

— De Sowjet-Unie heeft deze mogelijkheid wel degelijk onder ogen genomen. Te Severodvinsk aan de Witte Zee staat een duikboot van ± 20.000 ton op stapel welke noch SSBN (drager van ballistische projektielen), noch SSN (aanvalsdrukboot) zou zijn. Blijkbaar is het een vrachtdrukboot.

— Na de reis van USS NAUTILUS onder het pakijns naar de Noordpool in 1958 zagen verschillende ontwerpers van onderzeese vrachtschepen en tankers het licht. De bedoeling was de ontsluiting der kusten van de Noordelijke IJszee mogelijk te maken. Al deze ontwerpen werden echter na korte tijd « geklasseerd »: de ondiepe kustwateren van de Poolzee maken de kans groot dat het vaartuig gekneld zou raken tussen het pakijns en de bodem. Vandaar dat het schip dat op stapel staat zeer waarschijnlijk géén koopvaardijschip is, maar wel

een onderzees bevoorradingsschip voor de nukleaire « Task force ».

— Reeds tijdens W.O. II wendden de Duitsers dergelijke schepen aan voor de verbinding met Japan en ook voor de bevoorrading van de U-boten welke aldus hun aktiegebied steeds verder van hun basis-sen konden verleggen. Het bleek evenwel dat de overslag van vaste lading op open zee geen sinekuur was.

Blijkbaar is de Sowjet-Unie deze ervaring indachtig en wil zij een gans andere overlaadtechniek toepassen, nl. der « beheerste aanvaring ».

— Deze wijze van werken wordt reeds toegepast bij het gedeeltelijk ontladen van supertankers vóór zij een haven aanlopen.

Luchtfoto's uit Zweedse bron zouden er op wijzen dat de Sowjet-vloot deze werkwijze uitprobeert met bevoorrading- en oorlogsschepen.

— Beide schepen naderen elkaar onder een zéér kleine hoek en met lage snelheid.

Tussen de rompen wordt de waterstroom versneld en ontstaat een onderdruk. De schepen worden naar elkaar toegezogen en gaan als het ware tegen elkaar kleven en dit zolang de juiste snelheid behouden blijft. Dit laat toe gelijktijdig op verschillende plaatsen goederen over te laden van het ene schip op het andere.

— Bij deze wijze van overslag zouden de sporen op het hoofddek van de KIROV van zeer groot nut zijn.

Hoogstwaarschijnlijk zal blijken dat ook het nieuwe vliegdekschip met een gelijkaardig systeem uitgerust wordt.

— Om 100% efficiënt op te treden dient de nukleaire « Task Force » ook te beschikken over alle mogelijke gegevens in verband met de potentiële (of werkelijke) tegenstrevers.

... en KOMPAGNON NR. 3

— Het inzamelen van deze inlichtingen gebeurt op velerlei manieren waarvan satelliet- en luchtverkenning wel de voornaamste zijn.

— Sinds 1974 gebruikt de Sowjet-Unie verkenningssatellieten welke speciaal gericht zijn op de bespiegeling van vlootbewegingen. Cosmos 699 was de eerste dergelijke kunstmaan.

— Zeker tijdens een periode van spanning zijn de aldus ingezamelde inlichtingen van groot belang. Na het uitbreken van een gewapend konflikt zou dit middel evenwel kunnen wegvallen.

— De Sowjet-Unie beschikt sinds eind januari 1981 over een gebruiksklaar antisatelliet-wapen.

— De U.S.A. heeft twee dergelijke systemen op stapel staan. Eén ervan doet beroep op delen van bestaande wapens en zou, op grote hoogte, door een F-15 Eagle afgevuurd worden. Dit wapen, Mals genaamd (miniature air-launched systeem), zou in de periode 1983-1985 operationeel worden. Een ander toekomstig systeem doet beroep op een Minuteman intercontinentale raket.

— Alhoewel de Sowjet-Unie dus voorlopig meer kans heeft een bruikbaar net van verkennings-

satellieten te behouden in geval van konflikt is ze zich er wel degelijk van bewust dat deze voorsprong slechts tijdelijk is. Er wordt dan ook ijverig gewerkt aan de verbetering en verjonging van de maritieme luchtverkenning.

— De TU-16 Badger, de TU-95 Bear en de TU-22 Blinder, welke op dit ogenblik in gebruik zijn komen reikwijdte te kort om de nukleaire «Task Force» een werkelijk onbeperkt aktiegebied te geven. Hieraan zou slechts gedeeltelijk tegemoet kunnen gekomen worden door ze te laten opereren vanuit basissen buiten de U.S.S.R.

— De Sowjet-Unie heeft dus behoefte aan twee nieuwe verkenningsvliegtuigen :

a) Een ingescheept toestel dat het luchtruim omheen de «Task Force» bewaakt, gelijkaardig aan de Grumman E-2C van de U.S. Navy (Taktische verkenning).

De ontwikkeling van dergelijk toestel werd nog niet gemeld. De mogelijkheid bestaat dat de vloot - voorlopig althans - vergezeld zal worden door BE-12 Mail amphibie-vliegboten in een aangepaste versie. Zeker is dit evenwel niet.

b) Een lange-afstands verkenningsvliegtuig voor strategische verkenning.

Dit toestel zou nu reeds bestaan.

Het gaat om de TU-144H.

Dit toestel begon zijn loopbaan als het burgerlijk supersonisch passagiersvliegtuig TU-144 Charger, spottenderwijze «Concordski» genoemd omwille van zijn gelijkenis met het Brits-Franse supersonisch transportvliegtuig Concorde.

Het werd na korte tijd in gebruik te zijn geweest buiten dienst gesteld.

Aan de motoren (NK-144) werd ijverig gedokterd en dit blijktbaar door het Koliesov-bureau. Het resultaat is verrassend. De reikwijdte van de militaire versie bedraagt nu maar eventjes 18.500 km en dit zonder bijtanken in de lucht.

Dit fantastisch resultaat werd bereikt door af te zien van de supersonische kruissnelheid en het toestel normaal beneden de geluidssnelheid aan te wenden. Indien nodig kan deze evenwel zeer ruim-

schoots overschreden worden door gebruik te maken van naverbranding.

Met dit toestel beschikt de Sowjet-Unie over de mogelijkheid vanop basissen in het moederland verkenningsvluchten uit te voeren over gans de wereld en aan haar nukleaire «Task Force» also alle inlichtingen te verstrekken die ze nodig heeft.

Door zijn grote reikwijdte en vlieghoogte heeft de TU-144H de mogelijkheid gebieden met vijandelijk luchtverwicht te omvliegen, of er op grote hoogte overheen te gaan. Wordt toch een poging ondernomen om het toestel te onderscheppen, dan heeft het slechts de tegenstander de rug toe te keren en de naverbranding in te schakeen om hem - en zijn raketten - ver achter zich te laten. Zelfs de snelste lucht-luchtluigen uit het westerse arsenaal zouden het tegen dit toestel moeten afleggen.

— Hoe fantastisch dit nieuws ook klinkt, het wordt ernstig, zeer ernstig genomen in westerse defensiekringen : de R.A.F. charterde van British Aerospace twee of drie maal Concorde 202 (toestel met gelijkaardige mogelijkheden, aktieradius buiten beschouwing gelaten), voor oefeningen met Lightning-en Phantom-onderscheppingsjagers. Na augustus 1980 werden deze proeven stopgezet. Blijkbaar waren de kosten te hoog,... of waren de resultaten (te) duidelijk ?

— Het zal duidelijk zijn dat, indien de Sowjet-Unie haar nukleaire «Task Force» ontwikkelt tot een geheel zoals hiervoor beschreven, zij een volledig andere positie zal innemen dan ze tot nu deed.

Indien ze werkelijk een reeks nukleaire vliegdek-schepen in aanbouw heeft, en indien elk hiervan als de kern van een nukleaire «Task Force» zou optreden, zou dit de machtsverhoudingen in de wereld grondig wijzigen.

Uiteindelijk zou dit tot een krachtmeting kunnen leiden waarvan de gevolgen niet te voorzien zijn.

— In een eerste fase evenwel dient vooral rekening gehouden met de **mogelijke «Gunboat-diplomacy» ten opzichte van niet-gebonden landen.**

Hier tegenover kan het Westen slechts ware samenwerking met die landen stellen, in de hoop dat zij uiteindelijk de macht en de wil zullen ontwikkelen om hun ongebondenheid te handhaven.



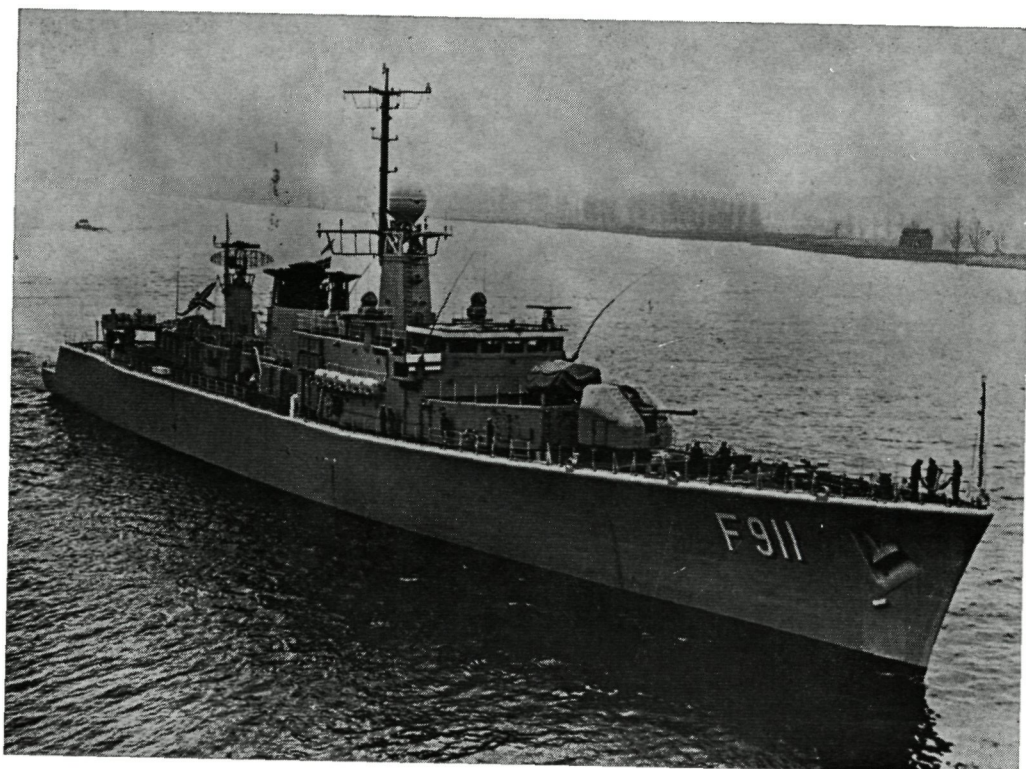
DIT IS HET EERSTE NUMMER VAN DE JAARGANG 1981-82

Vernieuw «NU» Uw abonnement

door storting / overschrijving van 200,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement** van 300,- fr. nemen, wat overeenstemt met de **werkelijke kostprijs van ons tijdschrift** of nog beter... een ere-abonnement aan 500,- fr.

BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031 / 27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN

La Marine Impériale Allemande sur la côte belge 1914 - 1918

Par l'Amiral de Division (RET) L.F.R.E. PETITJEAN

Chapitre IV 1917.

En 1916, l'Allemagne avait espéré obtenir une paix blanche. Ses offres, ayant été repoussées par les Alliés, le grand état-major, après maintes discussions avec le pouvoir politique, décide le 9 janvier 1917 de commencer la guerre sous-marine sans restriction à partir du 1er février.

On pense, en haut lieu, qu'ici se trouve la seule chance de mettre les alliés à genoux, quitte à risquer l'entrée en guerre des U.S.A. Faute d'approvisionnements venant d'outre-mer, les alliés se verraient obligés d'accepter la paix.

L'éventualité d'une telle décision avait déjà été envisagée par les alliés. Mais ce genre de guerre inhumaine vient trop tard, car ils ont sérieusement accru leurs moyens de défense anti sous-marine par la mise en service de nombreux escorteurs, de M.L. (motor launches), de C.M.B. (coastal motor boat), de dirigeables etc. De plus, des barrages de filets et de mines rendront encore la vie plus difficile aux U-Bootes.

A partir du 1er février donc, commence cette guerre sans restriction et, au début, les pertes alliées en shipping augmentent rapidement pour atteindre un apogée de 918.967 t. en avril pour l'ensemble des théâtres des opérations.

Chaque sous-marin coule en moyenne 900 tonnes par jour, mais les pertes des U-Bootes augmentent également.

Les nouvelles constructions de ces derniers sont accélérées, les réparations des U-bootes en opération sont réduites au minimum et les séjours de repos des équipages également écourtés. Le recrutement de ces équipages devient de plus en plus difficile et les nouveaux commandants manquent d'expérience. La présence de bateaux-pièges est une autre menace. Les champs de mines et les barrages à l'entrée de la Manche et devant la Côte belge, sont la cause de plusieurs pertes.

Les forces de surface du Marinekorps Flandern ont été et seront encore accrues. De nouveaux torpilleurs et Zerstörers arrivent en Flandre et des vedettes rapides sont mises en service. L'aviation de marine est également renforcée. Des raids de Zerstörers et d'aviation seront entrepris dans l'entrée de la Manche, sur la côte anglaise et contre les voies de communications entre l'Angleterre et la Hollande.

Mais la riposte alliée ne se fera pas attendre, bombardements navals par les forces de l'Amiral Bacon, bombardements aériens, patrouilles constantes de long des barrages mettent le Marinekorps à rude épreuve. Les arsenaux d'Oostende doivent être transférés à Brugge qui ne sera plus à l'abri des bombardements aériens.

D'énormes abris pour sous-marins doivent être construits à Oostende et Brugge. De nouvelles batteries côtières et anti-aériennes sont installées.

Au début de l'année, les forces navales du Marinekorps étaient composées comme suit :

- 21 Zerstörers
- 13 Torpilleurs
- 8 vedettes rapides
- 22 U-Bootes
- Hydravions et avions
- 7 chalutiers armés (Vorpostenbootes)
- Canots explosifs (Fernlenkbootes)

En juin :

- 16 Zerstörers
- 16 torpilleurs dont 5 utilisés comme dragueurs de mines
- 7 chalutiers armés (Vorpostenbootes)
- 32 U-Bootes
- 40 Hydravions et \pm 40 avions
- 8 vedettes rapides

I. Défense côtière.

De nouvelles pièces d'artillerie arrivent d'Allemagne et sont réparties le long de la côte. Ce sont des canons provenant de vieux navires déclassés de la série « Brauschweig ». Les calibres 28 cm sont installés sur bogies, et les 17 cm seront installés à poste fixe. A Raversyde, en retrait de la route de Nieupoort, derrière les batteries « Antwerpen » et « Beceler », 4 pièces de 17 cm formeront la batterie « Oldenburg ». Cette dernière est construite d'une façon assez particulière. Chaque pièce et ses abris à munitions et à personnel ont la forme d'une petite ferme recouverte d'un toit de chaume et de branchage. Elles sont en plus placées à inégale distance l'une de l'autre. Vues par un observateur aérien, on les prend pour de petites fermes isolées. « Oldenburg » aura une portée de 18300 m.

A Oostende, devant les galeries du Palace, quatre pièces de 17 cm formeront la batterie « Gneisenau I ». A Zeebrugge, les vieilles pièces de « Fiedrichs-ort » sont remplacées par quatre 17 cm et à Knocke, deux 17 cm formeront la batterie « Schleswig-

Holstein». Les pièces de 28 cm sur rails formeront les batteries de seconde ligne : « Preuzen » près de l'hôpital militaire de Breedene au lieu-dit Turkeyen. Au sud de Blankenberghe, entre Lissewege et St Jan la batterie « Hessen ». A Den Haan, la batterie « Hanover », trois pièces seulement et à l'Est de Knocke la batterie « Brauschweig ». Tous ces canons placés en quinconce et sur bogies sont reliés à la voie ferrée des trams de la côte.

Une nouvelle batterie composée de pièces de 38 cm provenant de cuirassés de la série « Bayern », appelée « Deutschland » sera la plus puissante de la côte. Située à 1600 m de celle-ci entre Breedene et Klemskerke, elle sera également souvent appelée « Jacobsenissen » du nom d'une ferme voisine. Son premier obus sera tiré le 20 mai. Au début, elle ne comprendra que trois pièces. Longue de 17,50 m, pesant 77,5 tonnes, elles sont posées sur une assise de 24 m de béton et dans une cuve de 20 m de diamètre. Plus tard, une quatrième pièce sera ajoutée. Un canon seulement sera recouvert d'un blindage de tôles de 65 mm, les autres blindages ne seront pas disponibles avant la fin de la guerre. L'ensemble des installations dont le début des travaux fut commencé en 1915, ne sera terminé que fin juillet 1918. Une pièce de même calibre sera également installée dans le parc de Moere. Baptisée « Pommern » et dite également « Leugenboom » elle ne sera prête qu'en Mai. Elle bombardera fréquemment Duinkerke.

Environ 700 ouvriers travailleront à la construction de ces formidables batteries (ouvriers civils et militaires allemands, prisonniers russes et quelques travailleurs forcés belges), le tout sous la direction d'ingénieurs des usines Krupp. Chaque pièce d'une portée de 45 KM tire un obus de 750 kg. Le poste de commandement de « Deutschland » sera situé dans les dunes à Bredene plage et trois stations de repérage par le son seront réparties le long de la côte. Ces dernières, écrit l'Amiral Jacobsen, permettent en deux minutes de fixer la position des navires alliés qui bombardent les ports. En plus, aux fins d'améliorer le tir, un service météorologique sera créé afin de donner la force et la direction du vent à 4500 m d'altitude, ainsi que la température, la densité et l'humidité de l'air.

Beaucoup de batteries seront entourées de cordons d'appareils émetteurs de brouillard artificiel. « Deutschland » en aura deux, un de 107 appareils situé à 500 m et un de 65 situé à 100 m.

La défense anti-aérienne est également sérieusement renforcée. De nombreuses batteries et des projecteurs viennent renforcer celles déjà en place. Notamment autour de Brugge, cible importante, surtout depuis le déplacement de l'arsenal naval d'Oostende vers le port de cette ville, et vu également le nombre élevé d'unités navales qui y séjournent. Depuis 1914, la défense anti-aérienne de Brugge était composée principalement de quatre batteries de 88 mm. Une près de l'orphelinat de St. Kruis, une près du moulin de St Pieter à la borne KM 2, route d'Oostende, une près de Stokvelde, route Steenbrugge à Loppem et une à St Andries, le long de la grand'route près du refuge. En 1917, deux nouvelles batteries de 155 mm sont placées, une à Assebroek dans la drève du Château Zeve-cote et la seconde à St Kruis au château Ravingen, toutes deux destinées à protéger les ateliers de la Brugeoise et le port. Une batterie de 75 mm est

également placée dans un champ, près de la borne KM 4 à Meetkerke sur la route d'Oostende.

(1)

La ville de Brugge est également entourée d'une ceinture d'appareils émetteurs de brouillard artificiel, principalement autour du port.

2. Arsenaux.

A cause des bombardements incessants d'Oostende, à partir de l'hiver 16-17, les ateliers de réparation sont petit à petit transférés à Brugge. En Mars 17 (1) les arsenaux impériaux (Kaiserliche Werft) ont un personnel qui atteint 2000 hommes.

L'arrivée en Flandres des Zertörers et des grands sous-marins, a obligé les Allemands à construire à Oostende un dock flottant de 2000 Tonnes et à agrandir le bassin de radoub du bassin d'évolution. Deux bassins de radoub pour U-Bootes ont été bâtis dans le bassin de la marine, ainsi qu'à Brugge. De nombreux abris en béton sont édifiés pour le personnel des chantiers, et des abris pour sous-marins sont en construction dans les trois ports d'Oostende, Zeebrugge et Brugge. Le plus important à Brugge comprenant 8 emplacements pour sous-marins protégés par un toit de 3m35 d'épaisseur.

Notons également 4 docks flottants à Gent, et la construction d'un quai d'accostage pour les unités de surface à Brugge, 12 Duc d'Albe dans le canal Brugge-Oostende pour les torpilleurs.

Les ateliers comprennent tout ce qui est nécessaire pour les réparations et même pour les constructions de parties de navires. A la fin des hostilités, la totalité du personnel de ces chantiers (Brugge, Gent, Oostende et Antwerpen) comprend 5000 hommes.

D'après le Korvetkapitan Schulze (2). Pour donner une idée de l'activité des arsenaux, en novembre 1917, 63 sous-marins et 36 Zerstörers et torpilleurs y furent révisés ou réparés, 55 bâtiments y carénèrent.

3. Aviation maritime du Marinekorps.

L'aviation maritime se composant d'hydravions et d'avions est également fortement renforcée.

Placées sous les ordres du Kommandeur der Flieger des Marinekorps **Korvettenkapitän Stubenrauch** elle est répartie comme suit :

Zeebrugge : Seeflugstation Flandern I. 35 Hydravions Kusta I.

Oostende : Seeflugstation Flandern II mise en service à partir du 1er avril. 16 Hydravions Kusta II.

Uitkerke : Kusta III et IV.

Schusta I et II.

Marine Jagdgruppe. Kommandeur E.V. Sachtenberg Jabbeke : Jafta I et II.

Visseghem : Feld I.

Gistel : Feld II.

(1) Brugge onder Oorlog 14-18, par Dr Jos DE SMET.

(1) Das Marinekorps in Flandern.

(2) Marine Rundschau avril 1928 page 154.

Fernlenkwass : Gruppenführer : L.V. R. Frhr. von Ketelbadt.

Fernlenzug I et II. (aviation destinée à diriger les canots explosifs commandés à distance).

De nouveaux hydravions de chasse arrivent en Flandre au début 1917. Ce sont des appareils très rapides pour l'époque, monoplaces ou biplaces, munis, les premiers d'une mitrailleuse fixe synchronisée et les seconds ayant en plus une mitrailleuse parabolique sur affût mobile. Ils auront de suite une forte supériorité sur les appareils alliés qui, à cette époque attaquaient fréquemment les navires allemands en patrouille ou en opération de dragage devant la côte. Les hydravions allemands effectuent des raids dans les Downs, à l'entrée de la Tamise et le long de la côte anglaise ainsi qu'au dessus des plaines d'aviation françaises. Ci-dessous, les points marquants de ces attaques :
16 février : Hydravion 878 de la base de Zeebrugge est abattu au cours d'un vol d'essais.

14 février : Hydravion 968 attaque le trafic marchand dans les Downs. Le soir, l'aérodrome de St. Pol est bombardé par trois appareils.

1er mars : 3 hydr. de Zeebrugge attaquent la navigation dans les Downs et bombardent la gare de Ramsgate.

15 mars : Les chasseurs de Zeebrugge effectuent un vol de reconnaissance dans la Manche. Combat aérien avec un biplan Short et un chasseur Sopwith Bri.

16 mars : Bombardement de la gare de Ramsgate et de hangars.

17 mars : Bombardement du port de Dover par les appareils de la 1re Marineflieger Abteilung.

24 mars : L'appareil d'observation 875 est abattu près du Schouwenbank et des occupants capturés par les Alliés.

28 mars : Deux hydr. bombardent un Monitor devant Duinkerke.

31 mars : Hydr. 914 bombarde des navires de commerce près de la côte anglaise.

5 avril : Deux appareils de la II Marineflieger Abteilung attaquent des hangars à Oostduinkerke et un appareil de la I Abteil. bombarde les gares de Andruick, Bourbourg et Bergues. Durant la nuit du 5 au 6 : attaque du shipping dans les Downs.

19 avril : Nouvelle attaque du shipping dans les Downs par 3 Hydr. Torp.

21 avril : Le dirigeable Bri.C.17 est abattu par un appareil de Zeebrugge.

30 avril : Bombardement de Duinkerke par des appareils des Mar. fl. Abt. I et II.

2 mai : 3 appareils de la Mar. fl. Abt. I bombardent Coxyde et De Panne. Le D.T.W. 4 est abattu en mer par 2 Nieuport et les occupants sont portés disparus.

3 mai : Vol de reconnaissance dans les Hoofden. Un navire marchand attaqué à 15' au Nord du Shipwash.

12 mai : Combat entre appareils alliés d'observation et chasseurs allemands au dessus de Zeebrugge. Plusieurs Alliés descendus ou obligés d'atterrir en Hollande.

15 mai : Les chasseurs 936, 937 et 938 de Zeebrugge sous les ordres de E.V. Christiansen effectuent un raid à l'entrée de la Tamise. Combat au Sud du Kentish Knock avec deux Hydr. Fr. et un monoplace Sopwith. Tous trois sont abattus mais le 936 doit se poser en mer et est détruit. Christiansen recueille les occupants, les attache sur ses flotteurs et les ramène à Zeebrugge. Le 937 également avarié amerrit près de Zerstörers de la III Flot. Est pris en remorque et conduit à Oostende ainsi que 4 aviateurs fr. qu'il avait recueillis.

19 mai : Combat entre 2 app. américains et 2 chasseurs de SeeFl. Sta. I. Les américains du type Curtis font leur première apparition.

20 mai : Hydr. Torp. T. 901 et 933 attaquent un convoi vers 1430 près du Sunk L.V.

23 mai : Vol de reconnaissance des 1040, 1037 et 1044 de la SeeFl. III au Nord du West Hinder.

26 mai : 3 chasseurs de la SeeFl. II rencontrent 4 appareils fr., les avarient et les obligent à amerrir. Deux Officiers et 2 Sous-officiers sont repêchés par le Zerstörer G.95 qui prend un appareil en remorque et les trois autres trop avariés sont détruits par le Zer.V.67.

27 mai : 4 appareils de l'escadrille de Neumunster bombardent l'aérodrome de St. Pol et de Duinkerke.

30 mai : Vol de reconnaissance par 4 appareils de la SeeFl. I. Le 936 ne revient plus. Des débris sont trouvés à 12' à l'Ouest du Wandelaer ainsi que le corps d'un des occupants.

31 mai : 4 appareils de la SeeFl. St. II bombardent St. Pol et Calais.

5 juin : Le chef de la SeeFl. I, l'E.V. Christiaensen revenant d'un raid sur la côte anglaise aperçoit des épaves et une soixantaine de naufragés du Zerstörer S.20 coulé au cours d'un engagement avec des destroyers Bri. entre la côte anglaise et la Flandre se pose au milieu des épaves et des naufragés, en recueille deux après avoir allégé son appareil de tout objet inutile (armement, réservoirs de réserve etc.) et rentre à Zeebrugge donner l'alerte. 2h1/2 plus tard, il est de retour avec 12 hydr. et 4 torpilleurs. Ils repêchent 25 survivants et 38 cadavres. Pour ce sauvetage Christiaensen sera décoré.

15 mai : Raid devant Harwich sans résultat. Il semble qu'à partir de cette date, l'activité aérienne allemande ait été surtout portée sur la défense à part un raid le 9 septembre en direction de Sunk L.V., car les pertes subies deviennent trop importantes. La protection des Zerstörers et des A. Bootes au delà de la portée des batteries côtières devient leur principal objectif. Les bombardements des ports et aérodromes Fr. seront dorénavant effectués par les bombardiers basés à Gontronde et St Denis Westeren.

19 juin : 3 avions Bri. (1 biplan et 2 Sopwiths) sont abattus par les 1044, 1054 et 788 de la SeeFl. II près du Westhinder. Le 2me Sopwith amerrit près

de Oostduinkerke tandis que le 1044 est également obligé d'amerrir. Ses occupants seront sauvés par les autres hydr. et l'appareil remorqué par les torpilleurs. Les Zerst. G.91, V.71, V.73 et V.81 prennent la mer et le V.71 recueille un Lt. Bri. et coule le Stopwith. Les 5 zerstörers sont attaqués par une vedette Bri. qui est coulée par le V.81.

28 octobre : Attaque du Monitor « Erebus » par un Fernlenckboot. La double coque du monitor est gravement endommagée.

Forces de surface.

En janvier, l'Amirauté allemande décide d'envoyer en Flandre la VI^{me} flottille de Zerstörers de la flotte. Placée sous le commandement du CC Max SHULTZ à bord du V.69, elle se compose des 11^{me} et 12^{me} demi-flotilles.

11^{me} demi-flot. :

12^{me} demi-flot. :

Cette fois, la traversée ne passe pas inaperçue. L'Amirauté britannique est informée du départ imminent de forces légères en direction des Flandres. Les forces d'Harwich sont aussitôt mises en état d'alerte, et leur chef, le commodore TYRWITT envisage deux routes probables qui peuvent être empruntées pour atteindre Zeebrugge. La première passant par le MAAS LV et le Schouwenbank LV et la seconde par le NOORD HINDER. Pendant ce temps la VI^{me} Flot. a déjà appareillé.

Les forces d'Harwich quittent le port entre 1600 et 1700 et celles qui se trouvaient à Duinkerke appareillent à 1800.

Le Commodore TYRWITT déploie ses forces comme suit :

1^{er} groupe, sous les ordres du commandant de HMS GRENVILLE, se place en trois lignes, à l'ouest HMS RIGOROUS et ROB ROY, au centre HMS GRENVILLE, RADSTOCK et SORCERESS et à l'est HMS METEOR et MELPOMENE.

Le 2^{me} groupe « Schouwen » comprenant 2 lignes sous les ordres du commandant de HMS NIMROD avec les HMS MOORSON, PHOEBE, MANSFIELD, MANLY, MATCHLESS et MORRIS entre Schouwen LV et la Bouée Banjaard Bank, et la seconde entre Schouwen LV et le Schar.

La troisième groupe consistant en deux divisions de croiseurs légers formant une ligne à 25' à l'est du NOORD HINDER avec HMS CENTAUR, AURORA et CONQUEST et une autre à 10' à l'ouest de la première avec HMS PENELOPE, CLEOPATRE et UNDAUNTED.

Les Allemands qui ont choisi de passer à mi-chemin entre le NOORD HINDER et le MAAS LV ne sont aperçus que le 23 janvier à 0245 par la division de HMS CENTAUR qui ouvre immédiatement le feu. Malgré les efforts des Britanniques, ils parviennent à s'échapper à l'exception du V.69. Ce dernier touché à l'arrière tourne en rond, barre bloquée et est abordé par le G.41 lui occasionnant d'importants dégâts. Le V.50 qui suivait le V.69 perd contact avec la flottille. Voilà trois Zerstörers seuls, deux se traînant avec avaries et un autre isolé continuant vers le Sud. A 0340 HMS Penelope aperçoit un allemand, le V.69, le canonne et le

croit coulé. Le V.69 parvient cependant à atteindre YMUIDEN. Le CC SCHULTZ a été tué. Ce bâtiment ne sera pourtant pas interné, les Alliés ne pouvant pas démontrer qu'il s'est réfugié en Hollande pour échapper à la poursuite des Britanniques. La VI Flot. passe la bouée de DEURLOO à 0415 et se trouve hors de danger. Le G.41 se glissant dans les eaux hollandaises parvient à entrer à Zeebrugge.

Le S.50 se trouvant isolé fait demi tour et prend la route d'Allemagne. De ce fait il tombe sur un groupe britannique. Un duel d'artillerie s'ensuit et HMS SIMOON est touché plusieurs fois. Le S.50 lui envoie une torpille. Les soutes font explosion. Le SIMOON devra être coulé par les Britanniques et son équipage recueilli par HMS MORRIS.

Le 18 février, arrivent à Zeebrugge et Oostende les Zerstörers V.47 bâtiment chef de flottille et les S.15, S.18, S.20, S.24, G.95 et G.96 qui formeront avec les V.67, V.68 et G.102 la Zerstörerflottille Flandern ainsi que les grands A. Bootes (type A. II) A.39, A.40, A.42, et A.47.

Les forces de surface allouées définitivement au Marinekorps Flandern seront alors composées comme suit :

Zerstörerflottille : V.47 chef de flot. C.C. KONRAD ALBRECHT.

1^{re} demi-flot. V.67 LV. Waltz

G.95, V.68, G.96.

2^{me} demi-flot. S.15 LV. ZANDER

S.20, S.24, S.18.

en révision G.102.

Torpedobootsflottille Flandern : A.43 EV. EGGEMAN chef de flot.

1^{re} demi-flot. A.46 LV. DENSCH

A.9, A.8, A.47, A.48 et à partir de juin A.16 et A.12

2^{me} demi-flot. A.42 EV. LUTJENS

A.39, A.40, A.44, A.45.

Bâtiments de réserve A.20 et A.16.

Schnelle Motorboots-Division : Chef de flot. LV(r) ELLENDT

MB.1, MB.2, MB.3, MB.4, MB.5 et MB.6.

La VI flottille des Zerstörers de la flotte restera en Flandre jusqu'au 29 mars et reprendra ce jour la route d'Allemagne.

Au 1^{er} avril, les torpilleurs de la classe A.I sont formés en demi-flottille de dragueurs de mines sous les ordres du LV. BOLDEMANN. Sont également en Flandre, les chalutiers armés : SENATOR OSWALD, SENATOR SCHRÖDER, SENATOR HOLT-HUSEN, SENATOR SANDER, SENATOR STHAMER, SENATOR von MELLE et SENATOR PREDÖHL. Ce sont les Vorpostenbootes. (Bâtiments d'avant poste) Le premier raid de l'année des zerstörers vers l'entrée de la Manche et dans le sud de la mer du Nord a lieu dans la nuit du 25 au 26 février. Sous le commandement du CC TILLISSEN, les VI Flot et Zerstörer Flottille Flandern quittent Zeebrugge le 25 entre 1800 et 1900.

Les Britanniques avaient considérablement augmenté le nombre d'unités mises à la disposition de l'Amiral Bacon (commandant des forces de Dover). Précisément au soir du 25,2 croiseurs légers, 2 bâtiments chef de flottille, 12 destroyers des séries L, 4 H, 1 T et deux monitors étaient déployés dans le secteur de Dover. En plus, l'Amiral disposait de destroyers anciens et de PT boots utilisés pour es-

corte. Les croiseurs légers « CONQUEST » et « ACTIVE » et les Des. « PORPOISE », « PARAGON », « UNITY » et « AMBUSCADE » étaient à l'ancre devant DEAL dans les DOWNS. Les monitors « EREBUS » et « TERROR » gardant l'entrée N et S des DOWNS. Les chefs de flottille « BROKE » et « FOLKNER » ainsi que 9 Des. étaient dans le port de Dover. Les Des. « LANCE », « LANDRAIL », « LOCHINVAR », « LAVERCK » et « LAUREL » patrouillaient respectivement près des bouées 5A, 7A, 9A, 11A et 13A du barrage de DOVER-CALAIS.

Les Allemands ont l'intention d'attaquer tout ce qu'ils rencontrent :

1° près du MAAS LV par la 2me demi flot. de Flandre sous le commandement du L.V. ZANDER.

2° à l'entrée N. des DOWNS par la 1re demi-flot. des Flandres sous le commandement du CC ALBRECHT.

3° près du barrage Calais-Dover par CC TILLESSEN et sa VI Flot., lui même à bord du S.49 suivi par les V.46, V.45, G.37, V.44 et G.46.

Le temps est beau, le ciel couvert et la nuit très sombre.

A2230 Tillesseu approche de la bouée 11A du barrage et est aperçu par HMS HAVEROCK qui se trouve à 3' 1/2 au sud faisant une route opposée. Echange de coups de feu. LAVEROCK passe à l'arrière de la ligne allemande et prend la même route que TILLESSEN qui a changé de route mettant cap au Nord.

Pendant ce temps les unités britanniques ancrées à Dover appareillent et ALBRECHT attaque l'entrée Nord des DOWNS où des Drifters sont postés entre N. GOODWIN et N. FORELAND. A 2300 le Drifter JOHN LINCOLN aperçoit l'ennemi et donne l'alarme en tirant une fusée. Deux Z. Boote les V.47 et V.67 se dirigent vers le GULL LS et ELBOY Buoy et ne sont pas éloignés des forces britanniques stationnées dans les Downs. Ces dernières appareillent. ALBRECHT bombarde la station radio du N. FORELAND ainsi que MARGATE ET WESTGATE, rappelle ses forces et se retire avant que les Alliés ne puissent intervenir.

TILLESSEN se retire également et les deux groupes reprennent la route de ZEEBRUGGE. ZANDER de son côté n'a rien rencontré et rentre également.

Les jours suivants les mêmes bâtiments effectuent des sorties dans le Sud de la mer du Nord sans résultat, si ce n'est la rencontre d'un navire hollandais le ENGELINA de 153 Tx qu'ils coulent à l'Est du NOORD HINDER.

Durant la nuit du 17 au 18 mars, un second raid est entrepris par TILLESSEN à bord de son S.49. La VI Flot. qu'il dirige personnellement ayant une route d'approche Nord du RUYTINGEN ira patrouiller entre les bouées 7A et la lumineuse N°9. La 1re demi Z. Flot. Flandern conduite par ALBRECHT fera route plus à l'Est vers la Bouée 13A en passant au Sud du RUYTINGEN aux fins d'éviter toute confusion, car les ordres sont formels : attaquer tout ce que l'on aperçoit sans faire de signal de reconnaissance.

La 2me demi-flot. Flandern conduite par ZANDER ira attaquer les DOWNS par le Nord.

Cette fois l'Amiral BACON a été prévenu par l'Amirauté que quelque chose se préparait et ses forces sont alertées.

Les dispositifs de protection sont à peu près les mêmes qu'en février. Quatre destroyers gardent le barrage Calais-Dover. HMS « LEARTES », « LAFOREY », « LEEWELEY » et « PARAGON » stationnés respectivement aux environs des bouées 5A, 7A, 9A et 11A.

TILLESSEN passe le barrage à 2235, ALBRECHT à 2250. HMS « PARAGON » faisant route au NE près de 11A voit passer le S.49 sur son avant et fait le signal de reconnaissance qui lui est répondu par une pluie de projectiles et par des torpilles. Touché, PARAGON est coupé en deux après que ses charges de fond aient fait explosion. Il coule aussitôt. Il n'y aura que 11 survivants. Le CC LAHS commandant la 12me demi-flot. croit à un changement de route de TILLESSEN, vient sur tribord et perd contact avec le reste de la VIme. Craignant alors, s'il les retrouve, de se voir pris pour ennemi, traverse à nouveau le barrage et rentre à ZEEBRUGGE.

HMS LLEWELLYN qui aperçut l'action, rencontre TILLESSEN qui se dirige à nouveau vers l'endroit où le PARAGON a coulé. Les Allemands restent silencieux mais à 2315 les G.47 et S.49 lancent chacun une torpille dont une atteint le britannique à l'avant. KONRAD a aperçu le combat, rejoint la VIme, et tous prennent le chemin du retour.

Chez les Britanniques une certaine confusion a régné suite aux différents messages contradictoires émis.

Dans le Nord, Zander coule à 0030 un cargo ancré, SS GREYPOINT 894 Tx attaque les drifters au canon, tire quelques obus sur RAMSGATE et Broadstairs avant que les forces britanniques ancrées dans les DOWNS ne puissent intervenir.

Le 22 mars, TILLESSEN appareille à nouveau vers 1930 pour attaquer la ligne de communication Hollande Grande-Bretagne. Au retour, vers 0140 les V.44, G.86, et G.87 rencontrent le vapeur hollandais « AMSTELSTROOM » 1413 Tx qu'ils canonisent. Ce navire sera ensuite torpillé par le UB.10 qui a capté le signal de détresse.

Le 24 mars, la IIIme flottille des Zerstörers de la flotte arrive à Zeebrugge et vient relever la VIme. La IIIme restera en Flandre jusqu'à l'évacuation.

La VIme quitte Zeebrugge dans la nuit du 29 mars.

La nouvelle venue placée sous les ordres du CC CLAUSSEN à bord du S.53 comprend : la 5me demi-flot. (LV. GAUTIER), V.71, et les V.73, G.88, V.74 et G.85. la 6me demi-flot. (LV. CLAUSSEN) G.42 et les S.55, V.70 et S.54.

Le 24 mars, les torpilleurs du type A. II de la 2me demi-flot. sous le commandement du LV. AZMANN à bord du A.39 et les A.40, A.42 et A.45 passant entre le BREED BANK et le SMAL BANK bombardent DUINKERKE. Ils effectuent une sortie dans la nuit du 29 au 30 mars dans les HOOFDEN contre la route YMUIDEN - GREAT YARMOUTH, en accompagnant la VIme qui effectue une sortie en direction de la côte anglaise, avant de rentrer en Allemagne.

A 10' à l'Est de Lowestoft, ils coulent le vapeur britannique « MASCOTTE » 1097 Tx et capturent 7 prisonniers.

Le G.41 de la VI^{me} sera laissé à Oostende en réparation.

La III^{me} flot effectue souvent des sorties dans les HOOFDEN sans résultat.

En avril, l'Amiral BACON a été informé que les Zerstörers mouillent la nuit devant Zeebrugge pour se soustraire aux bombardements aériens de plus en plus fréquents. Aussi le 7 avril, organise-t-il une opération comprenant un bombardement aérien de Zeebrugge et une attaque simultanée par les C.MBs N° 4, 5, 6, et 9. Ces derniers quittent Duinkerke vers 2115, accompagnés par le des. HMS « FALCON », navire de support qui les attendra à l'Est de Duinkerke. Les C.M.Bs arrivent un peu après 2300 près d'une bouée allemande qui marque un champ de mines au Nord de Zeebrugge. Le bombardement aérien est en cours : Le commandant du groupe, Lt BECKETT RN prend alors la route Sud vers le chenal des Wielingen. A l'approche du chenal, ils trouvent 4 zerstörers à l'ancre et poussent leur attaque à la torpille. Le G.88 est touché et ils se retirent sous un feu nourri des Allemands. Ils rentrent à Duinkerke vers 0400.

Devant Zeebrugge, le G.88 est pris en remorque mais coule avant d'entrer au port. L'équipage ayant été recueilli par le A.16.

Les 10, 13 et 18 avril, la III^{me} flot. et la Z. Flot Flandern font des reconnaissances dans les Hoofden sans résultat.

Durant la nuit du 20 au 21 avril, un nouveau raid est effectué vers le Pas de Calais. Cette fois, le CC KAHLE dirige l'opération du PC à terre.

Trois groupes sont formés :

N° 1 CC GAUTIER V.71, V.73, V.81, S.53, G.85 et G.42.

N° 2 CC ALBRECHT V.47, G.95, V.68, G.96, G.91 et V.70.

N° 3 LV ZANDERS S.15, S.20, S.24.

Le 1^{er} opérera le long d'une route allant du SANDETTIE au COLBERT.

Le 2^{me} opérera au sud de cette route et bombardera Calais si l'occasion s'en présente.

Le groupe 3 attaquera les DOWNS par le Nord. Cette fois, les Britanniques n'ont pas été prévenus et seuls les patrouilles de routine sont en place. Les des. « NUGENT » CDR CARDALE RN ainsi que les « MATCHLESS », « MORRIS » et « AMAZON » patrouillent depuis le matin du 20 avril à l'Est du barrage entre Calais et la bouée 7A. A 1945, les chefs de flottille HMS « BROKE » et « SWIFT » quittent Dover et patrouillent entre S. GOODWIN LV et la bouée 5A. Dans les DOWNS les croiseurs « CARYSFORT » et « ACTIVE » ainsi que les Des. « LAETES », « LAVELOCK » et « AFRIDI » sont ancrés. Le monitor « MARSHAL NEY » est ancré près de MARGATE. De plus HMS « FALCON » et « RACEHORSE » ainsi que le torpilleur N° 15 effectuent des patrouilles entre MARGATE et la limite Ouest du secteur de DOVER. Dans ce dernier port se trouvent la 1^{re} et la 2^{me} subdivision des Des.

A 2310 le groupe 2 bombarde Calais pendant cinq minutes. Vers 2330 DOVER est également bombardé par le groupe 1. Le Tra. « SABREUR » en patrouille côtière aperçoit les Zerstörers de GAUTIER qui le canonent et le touchent deux fois. Il parvient pourtant à s'échapper. Le groupe 1 se dirige ensuite vers le barrage qu'il atteint vers 0015. A 0045 il rencontre HMS « BROKE » et « SWIFT ». Le premier (Cdr EVANS) est fortement canoné et le second (Cdr PECK) met sa barre tribord toute dans l'intention d'aborder le Zerstörer le plus proche, le manque et passe à travers la ligne ennemie mais parvient à torpiller un Allemand. Cdr AVANS effectue la même manœuvre et aborde le G.42 à l'arrière de la seconde cheminée. BROKE est alors fortement canoné par les Zer. qui suivent le G.42. Le G.42 abordé par le BROKE a une brèche énorme. Il s'ensuit entre ces deux bâtiments emboîtés l'un dans l'autre un combat sanglant au fusil, revolver et couteau. Le pont du G.42 est une véritable boucherie. Le BROKE se dégageant, le G.42 coule aussitôt. Le « BROKE » a 40 tués et blessés. Le commandant du G.42, LV von ARNIM et une grande partie de son équipage périssent. Le G.85 LV STOBWASSER en flammes est coulé par HMS « NUDENT » venu remorquer le BROKE. Les survivants allemands sont repêchés par les Britanniques. Le groupe 3 arrive vers 0230 près de la bouée ELBOW, se dirige vers le NORTH FORELAND et prend la route du retour non sans avoir coulé un petit voilier et capturé son équipage de 3 hommes. Durant l'engagement avec le BROKE, le S.53 est également fortement endommagé et ne peut plus faire que 15'. Il rentre pourtant à ZEEBRUGGE comme ses collègues des trois groupes.

Le 24 avril, la 2^{me} demi-flot. des grands torpilleurs (A. Bootes) quitte Zeebrugge à 2130 sous la conduite du LV AZMANN aux fins d'effectuer un raid contre Duinkerke et les unités alliées ancrées dans le chenal. Les A.39, A.40, A.42 et A.45 comptent sur la marée haute pour assurer leur sécurité. Passant la bouée du Stroobank, ils sont attaqués par deux CMB britanniques sans résultat. Après ce bref engagement, la route est reprise par la bouée du Ruytingen et le DYCK LS. N'ayant rencontré aucun ennemi auprès du DYCK et près de GRAVELINES, ils bombardent DUINKERKE entre 0130 et 0222 et prennent la route du retour par le WESTDIEP.

A l'Est de DUINKERKE croisent le contre-torpilleur français « ETENDARD » LV. MAZARE et les chalutiers armés « NELLY » et « NOTRE-DAME de LOURDES ». Trois petits torpilleurs se trouvent dans la passe de DUINKERKE et le monitor Bri ; « LORD CLYVE » est ancré devant DE PANNE avec le Des. « GREYHOND ». LETENDARD qui a entendu la canonnade, accourt et tire une fusée d'alerte. Il est aussitôt pris sous un feu nourri et coule tandis que le NOTRE DAME DE LOURDES canoné à bout portant est fortement avarié, a trois quart de son équipage mis hors de combat mais parvient à rentrer à DUINKERKE.

La LORD CLYVE et le GREYHOND tirent quelques obus mais les Allemands disparaissent dans la nuit et rentrent à ZEEBRUGGE.

Ces raids obligent les Français à augmenter le nombre de batteries côtières entre NIEUPORT et GRIS-NEZ. A GRAVELINE ; des artilleurs belges participent à la défense.

Le 26 avril au soir, nouveau départ de la Illme Flot. et de la Z Flot. Flandern. A nouveau partagés en trois groupes :

N° 1 commandé par CC ALBRECHT avec les V.47, V.67, V.68, G.95 et G.96. direction SHIPWASH et ligne SHIPWASH NORD HINDER en vue d'attaquer le trafic Hollande Grande-Bretagne.

N° 2 commandé par CC KAHLE avec les S.53, G.91, V.70 et S.54 direction le SUNK LV et le KENTISH KNOCK LV.

N° 3 CC GAUTIER avec les V.71, V.73, V.81, S.15, S.20 et S.24 direction Nord du NOORD GOODWIN LS. attaque du shipping et bombardement de MARGATE et BROADSTAIRS.

A part les bombardements, ils rentrent tous sans avoir rencontré de navires.

30 avril : nouvelle sortie des mêmes groupes en direction de la ligne NOORD HINDER LV-MAAS LS sans résultat.

10 mai : nouvelle sortie, mais cette fois avec éclairage aérien. Les trois groupes reviennent à ZEEBRUGGE après un duel d'artillerie avec 3 croiseurs et 4 destroyers bri.

17 mai : les mêmes, sauf S.54 effectuent une sortie identique vers le Nord du NOORD HINDER. Cette fois, divisées en 4 groupes espacés de 10' l'un de l'autre. Les S.53 et V.73 coulent après une collision avec un vapeur inconnu.

Les V.71 et V.81 ont un court engagement avec des Bri.

19 mai : la 2me demi-flot. des torpilleurs sous le commandement du EV 1ci LÜTJENS à bord du A.42 formé en deux groupes les A.42, A.39, et A.40 second groupe A.43 EV EGGEMANN et A.45. font une patrouille le long de la côte belge et française, jusqu'à la passe de ZUIDCOTE.

Vers 0055 le 20 mai sur le chemin du retour, route ENE ils rencontrent quatre contre-torpilleurs français. Dans le livre « La guerre navale dans la zone des armées du Nord » le CV A. THOMAZI décrit l'engagement comme suit :

« Le 20 mai, à une heure du matin, nos contre-torpilleurs se trouvant à l'extrémité Ouest de leur zone de surveillance, évoluent en ligne de file « pour revenir vers l'Est. Leurs silhouettes se détachent nettement sur le fond lumineux que forment les fusées du front de NIEUPOORT. Les trois premiers ont déjà tourné quand le commandant « du « BOUCLIER », qui est en queue de ligne, aperçoit par tribord, à petite distance plusieurs bâtiments. Il met aussitôt le cap sur eux et ordonne de commencer le feu ; mais l'ennemi tire le premier et des obus éclatent sur la passerelle du « BOUCLIER : le lieutenant de vaisseau Bijot, commandant, l'enseigne de vaisseau Curzon, officier de manoeuvre, et huit hommes sont tués, onze hommes sont blessés, et le BOUCLIER reste quelques instants sans direction. Le commandant chef d'escadrille GUY (à bord du « CAPITAINE MEHL ») dès qu'il a vu l'ennemi, fonce sur lui, ouvre le feu, et, pour reformer sa ligne allume un instant le signal de reconnaissance ; mais un des torpilleurs allemands répète ce signal, imité par les autres.

« A bord du BOUCLIER, l'enseigne de vaisseau « PEYRONNET, officier en second, malgré six blessures dont une à la tête, est monté sur la passerelle si encombrée de cadavres que l'on peut à peine y poser le pied, et, avec une énergie magnétique, a pris le commandement. Trompé par les feux allumés par les Allemands, il croit d'abord à une méprise, et, tout en ramenant son bâtiment en ligne, il signale par T.S.F. 'nous sommes français'. Mais déjà l'ennemi s'est rendu compte que notre formation est redevenue correcte ; le tir de nos contre-torpilleurs est précis et lui cause des avaries ; il lance plusieurs torpilles que les nôtres évitent en manoeuvrant, et s'enfuit vers le Nord-Est. Le CAPITAINE MEHL ayant reçu dans la chaudière un obus qui a blessé plusieurs hommes et mis hors d'usage un appareil d'alimentation, ne peut plus donner que dix-huit noeuds de vitesse, et le commandant Guy doit abandonner la poursuite après avoir signalé au front de mer de Nieuport de faire un tir de barrage sur les torpilleurs allemands. Les destroyers anglais ont vu le combat ; mais séparés des nôtres par un champ de mines, anciennement mouillé par l'Amiral « BACON ils n'ont pu intervenir ».

Les Allemands de leur côté ne mentionnent que quelques éclats à bord du A.43., mais ils ne s'aventureront plus avant octobre dans cette région.

23 mai : nouvelle incursion de la Illme Flot. et de la Z Flot Flandern sur la route Hollande - Grande Bretagne à nouveau sans résultat.

La 26 mai, un hydravion français est capturé par un torpilleur de Zeebrugge.

Les torpilleurs type A et les zerstörers exécutent de nuit et de jour des patrouilles et les petits A.1 sont chargés d'effectuer le dragage de mines et de destruction du barrage placé au large de la côte belge par les Alliés, tout ceci aux fins de permettre le libre passage des U-Bootes. Tout ceci se fait avec la coopération des hydravions et avions de la marine.

Dans la nuit du 4 au 5 juin, les A.39 et A.45 sont en patrouille entre l'Oostende et les Middelerkerken banken, et très tôt le 5 juin, les S.15 et S.20 conduits par le LV. ZANDER quittent Zeebrugge pour une reconnaissance en direction du THORTON Bank. Vers 0330 ils sont aperçus par des destroyers Bri. qui accompagnent les forces de bombardement. Au cours du combat qui suit le S.20 est coulé et le S.15 fortement avarié sera remorqué à Zeebrugge. Les pertes sont lourdes : à bord du S.20 il y a 49 tués dont trois officiers et 5 blessés. Le S.15 a 4 morts et 8 blessés.

Durant la matinée les A. Bootes et les Hydravions repêchent 27 survivants et 35 corps du S.20.

Le 19 juin les torpilleurs détruisent une vedette britannique.

Le 25 juin les V.68 et G.96 sont sortis pour couvrir les A.Bootes et à 0022 le 26 le G.96 est miné et coule par 51°15 N et 2°38 E.

Les survivants sont recueillis par le V.68. Deux sous-officiers et un matelot manquent.

Le 9 août, le V.67 touche une mine du filet de barrage et doit être remorqué à Zeebrugge.

Le 17 août, le V.81 est miné à 2030 et est remorqué par l'arrière par le V.73. Quatre morts et 8 blessés. Le 21 août, vers 2202 le S.15 est miné par 51°20,4 N et 2°48,9 E. Remorqué par le S.24, il est ramené à Zeebrugge. Un mort.

Le 11 septembre, une partie de la Z. Flot. Flandern comprenant les V.47, V.67, V.68, S.18 et S.24 sont renvoyés en Allemagne. Mi-novembre les V.47, V.68, V.69, S.61 et S.64 quittent l'Allemagne le 17 et Heligoland le 22 pour arriver à Zeebrugge le 23.

Durant la nuit du 18 au 19 octobre, trois A.Boote du type nouveau, sous la conduite du LV. ASSMAN font une incursion rapide devant DUINKERKE en bombardant la ville à grande distance. Ils lancent quelques torpilles en direction des unités alliées mouillées en rade. Trois torpilles atteignent le moni-

tor «TERROR». Ce dernier peut, malgré tout, se réfugier dans le port.

Le 17 novembre le A.50 est miné à 0808 et coule par 51°33 N et 3°15 E. Le commandant blessé et 16 survivants sont repêchés par les A.49, A.48 et A.40. Les V.71 et S.54 effectuent les recherches et pendant cette opération, le V.71 est miné à son tour et est remorqué à Zeebrugge.

Le 23 novembre, le A.60 est également miné par 51°25 N et 3°10 E et coule. Le commandant et 32 hommes sont repêchés par le A.61.

Le 18 décembre, trois bâtiments arrivent encore en Flandre pour renforcer la Z.Flôt. Flandern.

Le 22 décembre, la Z Flottille mouille des mines près du «MAAS» LV. mines sur lesquelles couleront trois torpilleurs britanniques.



ABBREVIATIONS

Arr.	Arrivée pour la première fois.
Asp.	Aspirant de Marine.
Avi.	Avion.
Bar.	Champ de mines.
BP.	Barque de pêche.
CC.	Capitaine de corvette.
CF.	Capitaine de Frégate.
Cha.	Chalutier.
CV.	Capitaine de Vaisseau.
Dep.	Départ.
Dra.	Dragueur de mines.
Dri.	Drifter (Haranguier).
Des.	Destroyer (Contre torpilleur).
LS.	Light ship. (Bateau phare).
Hyd.	Hydravion.
MT.	Motor Launch.
Pat.	Patrouilleur.
QS.	Q. ship. (bateau piège).
Ret.	Retour.
SM.	Sous-marin.
SS.	Steamship.
Tra.	Trawler.
Vap.	Vapeur.
Voi.	Voilier.
Yac.	Yacht.
Zes.	Zerstorer. (contre torpilleur allemand).

Nationalités :

All.	Allemagne.
Bel.	Belgique.
Bre.	Bresil.
Bri.	Grande Bretagne.
Can.	Canada.
Dan.	Danemark.
Esp.	Espagne.
Fr.	France.
Gr.	Grec.
Hol.	Pays-Bas.
Ita.	Italie.
Nor.	Norvège.
Por.	Portugal.
Rus.	Russie.
Sue.	Suède.
US.	Etats-Unis.

De ruimten van een schip

Opmermeester J.B. DREESSEN

Frank Sinatra definieerde zijn jacht ooit als « een gat in het water waarin je continu geld gooit ». In hoeverre het laatste juist is laten we aan hem over, maar ergens heeft hij gelijk als hij het heeft over een gat in het water. Een schip vormt door zijn gewicht een ruimte in het water die beschikbaar wordt voor een relatief goedkoop transport van mensen en zaken over het water. Die ruimte wordt naargelang de aard van het schip in grotere of kleinere volumes ingedeeld en gescheiden door waterdichte schotten. De top wordt afgedicht met een platform dat we dek noemen en in de mate van het mogelijke scheppen we op dit dek nog enkele ruimten die we de OPBOUW noemen.

Een eerste verdeling van dit opperdek in ruimten vinden we reeds aan boord van de vroegere zeilschepen. Hierbij was er sprake van de BAK, een opbouw aan het voorsteven, de KUIL, een verzonken ruimte tussen de bak en de KAMPANJE, een opbouw aan de achtersteven.

In de bak waren oorspronkelijk de VERBLIJVEN van de bemanningen voorzien, terwijl de Kommandant en zijn officieren huis hielden op en in de KAMPANJE. De KUIL was in die tijd voorbehouden aan een centraal gelegen opbouw van algemeen nut, het KOMBUIS. De reden hiervoor was dat dit de enige plaats aan boord was waar gestookt werd en vanwege het grote brandgevaar moest dit gebouwtje van alle kanten gemakkelijk bereikbaar zijn bij eventueel blussingswerk.

De uitbouw van het voorschip die zich vanaf de bak naar voren uitstrekte tot ver buiten de voorsteven werd het GALJOEN genoemd. Het diende om de boegspriet neer te houden. Op het liggende deel van het galjoen werd een roostering voorzien en ook een verschansing opdat de bemanning van hierop het tuig van de boegspriet kon behandelen. Op deze roosters waren ook de toiletten van de leden van de bemanning geplaatst, waardoor in het maritiem Nederlands het woord GALJOEN nog wel eens wordt gebezigd in de betekenis van W.C.

Ook in het Engels is men het woord HEADS, « the heads of a Ship », de Engelse vertaling van Galjoen, overdrachtelijk gaan gebruiken voor de matrozen-toiletten. In de Royal Navy is het dan ook de gebruikelijke naam voor de W.C.'s. De man die er kar-

wei W.C. heeft wordt CAPTAIN of THE HEADS genoemd. Deze voor een landmens onbegrepen titel was op een gegeven ogenblik de aanleiding om een brave Kentse huismoeder, fier als een gieter, aan haar buurvrouw te laten vertellen dat haar zoon, die nog maar een zestal maanden in de marine was, al ruim promotie had gemaakt tot **Captain of the heads**.

Het galjoen werd ook gebruikt om er de opvarenden die overtredingen begaan hadden te kluisteren.

De opbouw van een BOVENDEK heeft aan boord van een 20ste eeuwse oorlogsschip een heel ander uitzicht gekregen. Het voornaamste onderdeel van die opbouw is de BRUG, de plaats aan boord van waaruit genavigeerd, gecommandeerd en - soms - gestuurd wordt. Een brug kan « open » of « gesloten » zijn. Hoewel een open brug voor een oorlogsschip de voorkeur verdient vanwege het zicht rondom en van boven treft men op de moderne oorlogsschepen alleen « dichte » bruggen aan in verband met de dreiging van de atoomoorlogvoering. Veelal hebben deze schepen dan nog wel een open zg. « bovenbrug » van waaruit ook kan worden gemanoeuvreed.

Op grote schepen, kruisers en daarboven, wordt het schip door de roerganger gestuurd vanuit de STUURHUT, een hut vóór in het schip onder het pantsersdek. Aan boord van kleinere schepen wordt dit gedaan vanuit het STUURHUIS, dit is het deel van de brug waar zich het STUURRAD of het ROER bevindt.

De meeste oorlogsschepen hebben op of nabij het achterschip een plaats van waaruit het schip kan worden gestuurd en genavigeerd ingeval de brug mocht uitvallen. Dit is dan de NOODBRUG. Aansluitend op de brug bevindt zich meestal de KAARTENKAMER, de RADIOHUT, de GEVECHTS- en COMMANDOCENTRALE en de VUURVERDEELCENTRALE. De ABCD-CENTRALE daarentegen ligt lager in het schip.

In de buurt van de wapens aan dek is voor direct gebruik munitie in GEREEDSHEIDSMUNITIEKISTEN opgeslagen.

Op onze huidige oorlogsschepen zijn de verblijven meestal direct onder het BOVENDEK, bij voorkeur boven de waterlijn en zo dicht mogelijk bij de

scheepszij, gelegen. Ze zijn voorzien van verlichting, verwarming en ventilatie en omvattende DAG- en NACHTVERBLIJVEN. In onze marine gebruiken we hiervoor de termen CAFETARIA en LOGIESTEN. Op hetzelfde niveau vinden we de LONGROOM, de Engels-Nederlandse naam voor wat wij de WARDROOM noemen, de HUTTEN (vergeten we hierbij niet dat de hut van de Kommandant iets ruimer is en KAJUIT wordt genoemd) de BADGELEGHEEDEN, het KOMBUIS, de GAMELEHUTTEN (wat bij ons de PANTRY's noemen), de TOKO, de Nederlandse marinenaam voor de scheepswinkel die bij ons de KANTIEN heet, alsook de ZIEKENBOEG, een mooi woord voor wat wij bij ons de INFIRMERIE noemen. Het gebruik van woorden als **cafetaria, logiest, kantien, infirmerie** heeft echter in onze marine het voordeel een grote mate van tweetaligheid te bezitten die aan boord van onze schepen met zijn gemengde taal bemanningen handig in komt. Spijtig genoeg werd voor andere woorden bv. KOMBUIS-CAMBUSE deze lijn niet door getrokken.

De gang tussen de hutten en de verblijven noemt in het Marine-Nederlands de WHALEGANG. In dit gedeelte liggen ook de technische en administratieve bureaus.

Verdeeld over het voor- en achterschip en zo laag mogelijk worden voorraden en munitie gestapeld. Hier spreken we dan van PROVISIEKAMERS, VRIES- en KOELKAMERS, MAGAZIJNEN en MUNITIEBERGPLAATSEN.

Een bijzondere ruimte wordt in het voorschip gevormd door het AANVARINGSSCHOT, dit is een waterdicht schot, dicht achter de voorsteven, ter voorkoming dat bij een aanvaring water dat in de boeg dringt verder het schip binnenstroomt. Op het andere uiteinde van het schip is er ook zo'n bijzondere ruimte, de STUURMACHINEKAMER.

Aan boord van de grote oorlogsschepen, « kruisers en daarboven » komt in het achterschip nog een afzonderlijke NOODSTUURKAMER voor. Van hieruit kunnen de rammen, die de helmstok bewegen, hydraulisch met een handpomp bediend worden, indien de electriciteit is uitgevallen.

Centraal en zo laag mogelijk ligt in een oorlogsschip de voortstuwing en de brandstof. Hier spreken we van de MACHINEKAMER, de KETELRUIMTEN, de BRANDSTOFTANKS en de TANKS VOOR DRINKWATER. De verschillende tanks worden meestal ingebouwd in de DUBBELE BODEMS. Deze worden gevormd door de BODEMBEPLATING van de huid, de WRANGEN en de TANKTOP. Ze zijn cellulair verdeeld en bestaan uit waterdichte compartimenten. De vrije ruimte die als afscheiding dient tussen twee tankcompartimenten als deze door de aard van de te vervoeren vloeistof niet direct aan elkaar mogen grenzen (bv. dubbele bodemtanks voor olie of water of tussen tanks voor verschillende oliën zoals brandstofolie en smeerolie) heet KOFFERDAM.

Een paar ruimten in het benedenschip hebben uit hoofde van hun gebruik een bijzondere naam. Zo bv. het KABELGAT een bergplaats voor trossen, lijnen, blokken en takels; de KETTINGBAK een waterdichte afdeling in het voorschip waarin de ankerkettingen gestuwd worden; en het magazijn waarin de verven bewaard worden en dat om praktische redenen een extra brandbeveiliging meekreeg wordt aan boord het VERFKOT genoemd.

Aan boord van sommige schepen vindt men hoog in de mast nog een kleine ruimte, juist groot genoeg voor een man, het KRAAIENNEST. Hiervan vraag ik me nog steeds af waarom dit op de meeste Franse schepen NID DE PIE noemt terwijl het op de Franse poolvaartuigen NID DE CORBEAU heet.



CE NUMERO EST LE PREMIER DE L'ANNEE 1981-82

Renouvelez votre abonnement
«MAINTENANT»

en versant la somme de 200,- F à notre compte en banque Neptunus,
Ostende : 473-6090311-30.

Vous pouvez aussi souscrire à un **abonnement de soutien** à 300,- F (prix réel de notre revue) ou encore mieux, à un abonnement d'honneur à 500,- F.

maritiem panorama - panorama maritime

door Henri ROGIE

De Haven van OOSTENDE in 1980, zo luidt het onderwerp van huidige bijdrage tot ons maritiem panorama.

INLEIDING

Het inluiden van een nieuw jaar is traditiegetrouw de periode waarop de balans van de voorbije twaalf maanden wordt opgemaakt. Wat betreft het domein van de havenactiviteiten brengen wij u een eerste bijdrage over de voornaamste gebeurtenissen, die het maritiem leven van de Ensorstad hebben gekenmerkt in de loop van 1980.

Ondanks de economische recessie die maar bleef aanhouden, is de Oostendse handelshaven erin geslaagd haar maritiem trafiek verder op te drijven en nieuwe topcijfers te boeken. Dit was echter niet het geval met de RMT-haven. Het kanaalverkeer van toeristische voertuigen en passagiers bleef er verder stagneren want de concurrentie van de Franse veerdiensten op de Britse zuidkust liet zich bijzonder scherp gevoelen.

In een volgend artikel brengen wij trouwens breedvoerig verslag over de zeetrafiek zowel voor de handelshaven als voor de RMT-haven. In huidige bijdrage beperken wij ons tot de opsomming van de bijzonderste gebeurtenissen, die de havenactiviteiten van Oostende hebben gekenmerkt in 1980.

Even terugblikken op de vorige jaren. Het jaar 1976 betekende de ingebruikneming van het merkwaardige Mercator-complex en de realisatie van talrijke infrastructuurwerken. Het dienstjaar 1977 was in hoofdzaak gekenmerkt door de toekenning van belangrijke subsidies voor de verdere modernisering van de handelshaven. In 1978 golden vooral de opties genomen door de RMT voor het invoeren van de jetfoil of de hovercraft op haar lijn naar Dover.

Deze opties kenden echter geen concrete realisatie in 1979. Men bleef maar polemiseren over de voor- en nadelen van beide toestellen en pas op het einde van het jaar viel de beslissing: de handelshaven krijgt haar jetfoildienst op Londen vanaf 29 februari 1980, terwijl de RMT eveneens jetfoils krijgt voor haar lijn naar Dover in 1981. En nu, over naar de bijzonderste evenementen van het voorbije jaar.

Handelshaven start met jetfoildienst op Londen verzekerd door P & O Ferries

Zoals gepland in 1979, kon de Oostendse handelshaven op 29 februari 1980 starten met een dage-

lijkse jetfoildienst op Londen vanuit het nieuwe Vuurtorendok. Ruim drie jaar hadden de onderhandelings geduurd tussen het stasbestuur van de Ensorstad en de verantwoordelijken van de P & O Ferries vooraleer de geplande verbinding ingehuldigd kon worden.

Na het opdoeken van de jetfoillijn Zeebrugge-Londen in 1978 verhuisde voornoemde rederij naar Oostende en samen met de gekende « Flying Princess » ging de « Jetferry One » bij zo'n 80 km/u de overtocht verzekeren naar de British and Foreign Warf bij de Tower Bridge van Londen in amper 3u.30.

Iets later ging de « Jetferry Two » met een capaciteit van 250 passagiers, de oudere « Flying Princess » vervangen om samen met eerstgenoemde vleugelboot van de Boeing Cie tot 6 overtochten per dag te verzekeren tegen een prijs variërend tussen 3.000 en 5.400 BF heen en terug. Een dubbeldekkerbus zorgde te Oostende voor het vervoer van de passagiers tussen het havenstation en de nieuwe terminal aan het Vuurtorendok.

Als enige continentale service rechtstreeks naar het hart van Londen bood de Boeing-jetfoil van de P & O Ferries waarempel een unieke attractie voor de Oostendse haven. Het toetsel was inderdaad een perfecte combinatie van de nieuwste technologie op vaar- en vlieggebied. Hoe het echter gesteld was qua rendabiliteit op commercieel vlak verneemt u in een volgende rubriek.

De « Krankeloon », nieuw type baggervaartruig bij Beliard-Murdoch te water gelaten

Op 30 juni 1980 beleefde de Oostendse scheepswerf Beliard-Murdoch een primeurevenement op nationaal vlak. Die dag had immers de tewaterlating plaats van de « Krankeloon », eerste baggerschip ooit in ons land gebouwd volgens het principe van de scharnierende scheepsrump. De technologie hierbij toegepast behoort tot de meest progressieve en de know-how hiervoor door de werf verzameld en staat ongetwijfeld op wereldniveau.

De splijt- en sleepopperzuiger « Krankeloon » is 94,19 m lang, 17,36 m breed, heeft een holte van 7,30 m en een baggerdiepte van 6,49 m. Een Bolnesdieselmotor van 2.400 ph zorgt voor de voortstuwing, terwijl de inhoud van de hopper, door overvloeiing

regelbaar, tot 2.700 m³ kan bevatten. Het leegmaken hiervan kan gebeuren volgens het splitsysteem, waarbij de scheepsromp overlans uit elkaar wordt geduwd d.m.v. twee scharnieren en hydraulische cilinders.

De controle-apparatuur staat in de bovenbouw, waar ook logement voor 18 bemanningsleden is voorzien. De bouwkosten beliepen ruim een half miljard BF. Begin 1981 wordt het vaartuig aan de baggermaatschappij « Dredging International » overgedragen, die het wereldwijd kan inzetten.

De « Krankeloon » mag beschouwd worden als het meest gesofisticeerd baggervaartuig dat in de vaart komt. Op deze prestatie mag onze alomvermaarde scheepsbouwindustrie terecht trots zijn.

RMT-haven krijgt nieuwe terminal voor haar jetfoildiensten op Dover

Wij weten reeds dat ons kernkabinet in november 1979 besliste twee draagvleugelboten van het jetfoil Boeing-type op de RMT-lijn Oostende-Dover in te zetten vanaf 29 mei 1981. Elk toestel kost nagenoeg 750 miljoen BF en kan 316 passagiers zonder voertuigen vervoeren.

In het vooruitzicht hiervan heeft Verkeerswezen medio 1980 de RMT toelating verleend om over te gaan tot de aanbesteding van een nieuwe terminal te bouwen in de voorhaven. Het betreft een vlottend ponton van 50 m × 4 m × 5 voet met bijhorende inscheepbrug. In het huidige zeestation komen bovendien een dienstlokaal en een wachtzaal ter attentie van de reizigers klaar. Al die werken worden geraamd op 30 miljoen BF en zullen begin 1981 starten.

Het is niet uitgesloten dat de werkplaatsen van de RMT voornoemd ponton zelf zouden bouwen. De jetterminal moet in ieder geval eind mei 1981 operationeel worden. Met het inzetten van de twee draagvleugelboten hoopt de RMT haar concurrentiepositie t.o.v. Zeebrugge en de Franse kanaalhavens te verstevigen en derhalve de statistieken m.b.t. haar passagierstrafiek uit het rood te halen.

Opdat de exploitatie van de nieuwe jetfoils renderend zou zijn, moet het bezettingscoëfficiënt minstens 50% van de totale capaciteit bedragen. Dit betekent een gemiddelde bezetting van 158 passagiers per overvaart. Vergelijken we hiermee de bezetting van de verdwenen P & O Ferries: 52 passagiers per overtocht. Maar hierover meer in een volgende rubriek.

Jetfoillijn Oostende-Londen van P & O Ferries voorgoed opgedoekt

Wij bespraken reeds de inhuldiging op 29 februari 1980 van de jetfoillijn Oostende-Londen verzekerd door de « Jetferry One » en de « Jetferry Two » van de P & O Ferries. Dit ging met veel luister gepaard want het ging in feite om de eerste continentale jetfoilverbinding met het hart van Londen.

Vrij spoedig bleek dat de startperiode te lang aansleepte. De bezettingscoëfficiënt van beide vleugelboten bleef immers uiterst laag. Gehoopt werd dat de zes overvaarten gepland voor de zomerperiode de verwachte impuls zouden brengen. Het bleek evenwel fel beneden de verwachtingen en bij gebrek

aan voldoende rendabiliteit werd de dienst op 25 september 1980 dan ook opgedoekt.

Voor de 7 maanden activiteit luidde de balans als volgt: Aantal passagiers te Oostende ingescheept: 39.952 voor 527 overvaarten. Aantal ontscheepingen: 39.584 voor 526 overtochten. In globo was dit 79.536 passagiers en 1.053 overtochten. De gemiddelde bezettingscoëfficiënt bedroeg dus 75 per reis voor een globale capaciteit van 259 plaatsen per toestel.

Dure prijzen, concurrentie van de goedkopere ho-vercrafdiensten van de Franse kanaalhavens, ongunstige ligging van de Oostendse jetterminal ten opzichte van de lokale spoor- en wegverbindingen, en gebrek aan efficiënt promotiebeleid waren de voornaamste oorzaken van het onvoldoende rendement. Wel spijtig voor de stadskas, het prestige en de toeristische activiteit van de vermaarde Ensorstad.

Belangstelling voor vrachtlijn Oostende - Immingham

De ene lijn verdwijnt terwijl een andere in exploitatie komt of voor eventuele uitbating in aanmerking komt. Dit is het geval met het project voor het openen van een nieuwe vrachtlijn Oostende-Immingham. Het idee dateert uit het najaar 1980 en het is de RMT die voor de nodige onderhandelingen terzake instaat.

Immingham is een Britse haven gelegen op de zuidwestelijke oever van de Humber. Het is een centrum van scheikundige en olieverwerkende industrieën. Een studie wees uit dat voor de geplande lijn reeds een potentieel cliënteel bestond vanuit Oostende. Enkel vrachtvervoer zou voor de nieuwe lijn in aanmerking komen en om deze dienst te verzekeren is de RMT zinnens een ro/ro-schip te charteren.

Herinneren wij eraan dat de vorige regering Maertens haar principieel akkoord had gegeven voor de bouw van een ro/ro-vrachtschip bestemd voor de RMT. Met de huidige besnoeiingen van de regeringsuitgaven vraagt men zich af of het bedrag van 1 miljard BF hiervoor nodig wel vastgelegd zal worden.

Met het inzetten van twee Boeing-jetfoils op haar lijn naar Dover zal de RMT de overvaartfrequentie van haar polyvalente ferries verminderen vanaf juni 1981. Aangezien de zuivere ro/ro-vrachtrafiek tussen Oostende en Dover in stijgende lijn blijft verlopen en rekening houdend met de geplande lijn op Immingham, zou de ingebruikneming van een nieuwe vrachteenheid door de RMT beslist renderend zijn.

Havenmodernisering in 1980

Nieuwe trafieken promoveren gaat gepaard met havenmodernisering en daarom ook hebben de verantwoordelijken van de RMT-haven en de stedelijke handelshaven in 1980 verder geijverd voor het verkrijgen van de nodige overheidssteun.

Deze werd echter druppelgewijze toegekend in de loop van het jaar zodat slechts één belangrijke aanbesteding kon doorgaan in november laatstleden. Het betreft de aankoop en montage van een mobiele kraan voor de handelshaven beheerd door de stedelijke autoriteiten.

Qua havenwerken die in 1980 een aanvang kenden, citeren wij de werken aan wegen en stapelgronden

uitgevoerd door de firma Gebr. Dewaele voor een globaal bedrag van ruim 86 miljoen BF. Wat nu de werken betreft die in de loop van het voorbije jaar beëindigd werden, vermelden we de afbraak en heropbouw van Loods nr. 3 aan het Houtdok voor een som van 18 miljoen BF.

Om budgettaire redenen verliep de modernisering van het Oostendse havencomplex inderdaad in vertraagd tempo tijdens het jaar 1980. Het blijft niettemin waar dat de geplande of uitgevoerde werken bijgedragen hebben tot de constante aanpassing van de haveninfrastructuur aan de eisen van de moderne transporttechnieken over zee. Voor de verdere expansie van de handelstrafiek is dit beslist van primordiaal belang.

X X X

Evolutie maritieme zeegoederentrafiek

Ondanks een lichte achteruitgang van de maritieme aanvoer is de Oostendse handelshaven erin geslaagd voor 1980 nieuwe topcijfers te boeken. Weliswaar bedraagt het expansieritme van de zeegoederentrafiek slechts 3,7% voor een globale overslag van 1.738.653 ton, maar net als alle andere Noordzeehavens had Oostende vorig jaar af te rekenen met een belangrijke vermindering van de massagoed-impot.

In 1979 was de groeivoet van het zeegoederenverkeer tot 19% opgelopen. Tijdens het voorbije jaar daalde de expansie van de maritieme trafiek dus in vrij scherpe mate. Situeren wij vooreerst de laatst geboekte cijfers in een ruimere context:

Jaar	Glob. traf.	Evolutie
1972 :	934.352 t	+ 22 %
1973 :	909.488 t	— 2 %
1974 :	862.326 t	— 5 %
1975 :	920.528 t	+ 6 %
1976 :	1.238.359 t	+ 34 %
1977 :	1.432.876 t	+ 15 %
1978 :	1.398.785 t	— 2 %
1979 :	1.675.884 t	+ 19 %
1980 :	1.737.653 t	+ 3 %

Laten wij hierbij andermaal opmerken dat alle cijfers aangehaald in dit exposé uitsluitend betrekking hebben op de activiteiten van de handelshaven beheerd door het Oostendse stadsbestuur. De passagiers- en ro/ro-trafiek aan de RMT-terminals van de voorhaven komen derhalve hier niet ter sprake.

Hoe de globale overslag van 1.738.653 ton over aan- en afvoer is verdeeld, vernemen wij in volgende tabel. In absolute cijfers uitgedrukt, vermindert het aanvoercijfer met slechts 2.024 ton (—0,1%) terwijl de afvoer met liefst 64.793 ton (+ 39%) toeneemt. In globo maakt dit een winst uit van 62.769 ton (+ 3,7%) :

Oostende	Absolute	Evolutie
1-12/1980	hoeveelheid	
Aanvoer	1.467.784 t	— 0,1 %
Afvoer	270.869 t	+ 39 %
Totaal	1.738.653 t	+ 3,7 %

Vermeldenswaardig is ook de evolutie van het expansieritme in de loop van het jaar. Volgend overzicht toont ons hoe de groei van de maritieme goederentrafiek geleidelijk terugliep, wat op de langzame degradatie van de economische conjunctuur wijst :

Periode	Absolute	Groeiritme
	hoeveelheid	
1-3/1980	448.534 t	+ 61 %
1-6/1980	973.568 t	+ 28 %
1-9/1980	1.388.599 t	+ 17 %
1-12/1980	1.738.653 t	+ 3 %

Aanvoercijfers regressief omwille van mindere grintsoorten en petroleumderivaten

Vier trafieken vertegenwoordigen 96% van het globale aanvoercijfer. Het zijn in volgorde van belangrijkheid de grintsoorten uit de Noordzee, de petroleumderivaten uit Rotterdam, de diverse chemische produkten en de ro/ro-goederen van de Schiaffino Ferries op Dover. Hoeveel de geboekte tonnages bedragen en hoe ze evolueerden t.o.v. 1979 vernemen wij in onderstaand overzicht :

Aanvoer	Absolute	Evolutie
1-12/1980	hoeveelheid	
Grintsoorten	866.118 t	— 5 %
Petroleumder.	255.205 t	— 17 %
Chemische prod.	181.470 t	+ 31 %
Ro/ro-goederen	113.020 t	+ 158 %

De achteruitgang met 0,1% van het globale aanvoercijfer is dus toe te schrijven aan de mindere lossingen van petroleumderivaten (—52.520 t) en grintsoorten (—48.286 t). West-Europa importeerde inderdaad veel minder olieprodukten in 1980 en ook de grondstoffen voor de bouwsector boekten in alle havens kleinere aanvoerladingen gelet op de heersende crisis.

Een ruime compensatie wordt ons evenwel geleverd door de chemische produkten (+ 43.748 t) en de ro/ro-goederen (+ 69.220 t). Laatste lossingen zijn die van de Schiaffino-lijn op Dover, die in juli 1979 van start ging. De vermelde groeivoet van 158% is derhalve niet zo relevant voor de evolutie van deze trafiek.

Afvoercijfer flink omhoog dank zij inbreng van de Schiaffino Freight Ferries

Qua maritieme afvoer noteert men, zoals reeds vermeld, een meerwaarde van 64.793 ton of 39% ten opzichte van 1979. Drie trafieken groeperen hier ruim 83% van het globale exportcijfer. In orde van belangrijkheid zijn dit de ro/ro-goederen van de Schiaffino Freight Ferries, de chemische produkten uit het UCB-bedrijf van Zandvoorde en de landbouwderivaten uit het nabije hinterland. Hier volgen de geboekte tonnages en de groeipercenages t.o.v. het jaar voorheen :

Afvoer 1-12/1980	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ro/ro-goederen	158.100 t	+ 197 %
Chemische prod.	60.318 t	— 36 %
Landbouwprod.	19.448 t	— 11 %

Chemische produkten en landbouwderivaten verliezen respectievelijk 34.362 t (— 36 %) en 20.421 t (— 11 %). De ro/ro-ladingen van de Oostende-Doverlijn halen een winst van 104.318 t (+ 197 %) maar zoals gezegd is deze groeivoet niet zo representatief daar de nieuwe lijndienst pas medio 1979 startte. De inbreng van de Schiaffino Freight Ferries bij de expansie van de maritieme goederentratiek in de handelshaven is beslist merkwaardig: ruim 58 % van het exportcijfer zijn ro/ro-goederen.

De povere balans van de jetfoildienst Oostende-Londen

In vorige artikels bespraken wij breedvoerig de opkomst en het opdoeken van de jetfoillijn op Londen uitgebaat door de P & O Ferries vanuit het Vuurtorendok van de Oostendse handelshaven. Ter herinnering: de lijn werd op 29 februari 1980 ingehuldigd en op 25 september van hetzelfde jaar

opgedoekt bij gebrek aan voldoende rendement.

Hier volgt de balans van de kortstondige exploitatie zoals opgesteld door de havenkapiteindiensten van de Ensorstad. De gemiddelde bezetting per overvaart bedroeg 75 passagiers voor een totale capaciteit van 250 plaatsen per boot:

P & O Ferries	Overvaarten	Passagiers
In	527	39.584
Uit	526	39.952
Totaal	1.053	79.536

Tot slot van ons exposé brengen wij het overzicht van de havenbeweging 1980 voor wat betreft de koopvaardij schepen en jetfoils die de hierboven besproken cijfers van de handelshaven hielpen verwezenlijken:

Binnengevaren zeeschepen	Aantal	Glob. BRT
Jetfoils	527	152.110 t
Koopvaardij sch.	1.593 (+ 22 %)	1.806.168 t (+ 9 %)



Jaar 1980 niet zo schitterend voor Belgische Zeevisserij

door Henri ROGIE

Inleiding

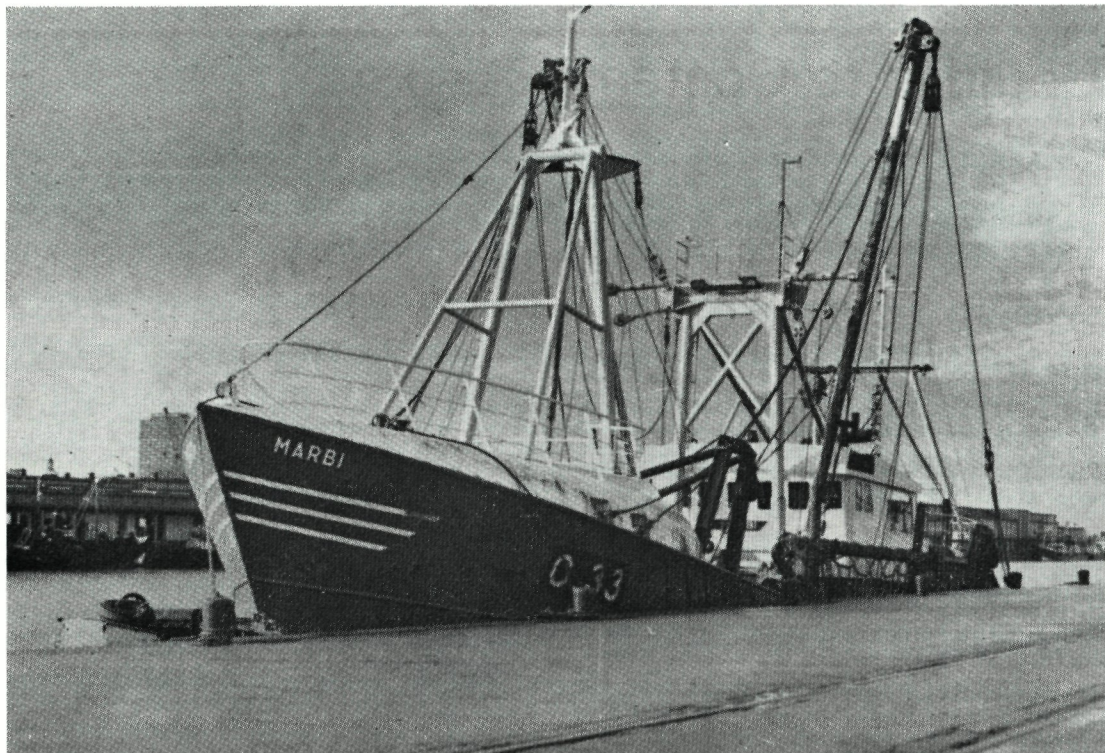
In 1980 werden in de vissershaven van Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort 33.364 ton zeevis aangevoerd. Dit is nagenoeg 200 ton of 0,5 % minder dan in 1979. De globale besomming bedroeg ongeveer 1,6 miljard BF, wat slechts 1,3 % hoger ligt dan het jaar voorheen.

Deze voorlopige gegevens ons verstrekt door het ministerie van Landbouw hebben dus enkel betrekking op de aanvoer in onze eigen vissershavens. De hoeveelheid vis door Belgische treilers gelost in vreemde havens is derhalve in voornoemde cijfers niet begrepen. Meer en meer gaan onze vissersvaartuigen hun vangsten in Engelse en Deense havens lossen. Die liggen immers dicht bij de visgronden en omwille van de dure brandstofprijzen willen veel

schippers en reders hun vaarroutes zoveel mogelijk inkorten.

In afwachting dat meer gegevens over de lossingen in vreemde havens worden bekendgemaakt, publiceren we hieronder de evolutie van de visaanvoer in eigen havens:

Jaar	Hoeveelheid	Besomming
1978	39.311 t.	1.613 mln BF
1979	33.561 t. (— 15 %)	1.597 mln BF (— 1 %)
1980	33.364 t. (— 0,5 %)	1.628 mln BF (+ 1,3 %)



Grote tongenvanger, de O.33 Marbi

Verdere achteruitgang van de visaanvoer in eigen havens

De aanvoer van zeevis in onze drie vissershavens blijft dus slinken alhoewel dit minder scherp is afgetekend dan in 1979. Dit is voor een groot deel te danken aan de aanvoer van 1.300 ton verse haring in het najaar 1980. Men weet dat het om « verboden » vangsten gaat gelet op de EEG-reglementering terzake. Ondanks het vangstverbod waren het Franse treilers uit Boulogne die de eersten op haring uitvaarden. Volgden de Britten en de Nederlanders, vooral in het Kanaal en de zuidelijke Noordzee.

Pas medio november kwamen bij ons de eerste haringvangsten binnen. Eerst waren het eerder toevallige vangsten maar weldra bleek dat een aantal schippers de haringvisserij gingen beoefenen om hun schip rendabel te houden en hun opbrengst uit de rode cijfers te halen. Momenteel telt ons land 12 middenslagtreilers uitgerust voor de haringvisserij.

Uit de eerste gegevens over het jaar 1980 blijkt ook dat de tongvisserij in de Noordzee gevoelig is geslonken. In vergelijking met het voorbije jaar zou de teruggang circa 38% bedragen. Alleen in het Kanaal en de Ierse Zee was er voldoende tong te vinden maar deze verre visgronden worden slechts opgezocht door de grote middenslagtreilers en die zijn niet zo talrijk in ons land.

Tong is thans een luxe-vissoort die bijzonder duur verkocht wordt. Daarom ook heeft ze een grote invloed op de globale aanvoerbesomming. Dit verklaart enigszins de povere meerwaarde van 1,3% geboekt in onze drie vissershavens gedurende het

voorbije jaar. Vergeten wij daarbij niet dat het inflatieritme voor 1970 een slordige 7% bedroeg.

Oostende blijft grootste vissershaven

Wanneer we nu de behaalde cijfers per haven gaan ontleden, stellen we vast dat Oostende onze grootste vissershaven blijft. De visaanvoer beliep er 16.337 ton, wat 49% van de totale Belgische aanvoer vertegenwoordigt. In vergelijking met 1979 noteert men een meerwaarde van nagenoeg 30 ton of 0,1%. Dit is beslist een zeer geringe aanvoertoeename, die dan nog te danken is aan de belangrijke haringvangsten op het einde van het jaar.

Qua besomming leverde deze aanvoer in globa 644 miljoen BF op. Dit is 28,4 mln frank of 4,6% meer vergeleken bij het vorige jaar. De hoogste opbrengst in de Oostendse vismijn staat op naam van de IJslandvaarder O 317, Belgian Lady, met ruim 21 miljoen BF. Samengevat luiden de jaarcijfers 1980 als volgt voor Oostende :

Oostende 1-12/1980	In globa	Evolutie
Visaanvoer	16.337 ton	+ 0,1 %
Besomming	644 mln BF	+ 4,6 %

Voor Oostende zijn ook de jaarcijfers voor de garnalvisserij gekend. In totaal was dat 276 ton voor een globale waarde van 21,53 miljoen BF. Ondanks het slechte jaarbegin was 1980 niettemin een meevaller voor de Belgische garnalvissers. De gemid-

delde prijs voor verse garnaal bedroeg aldus 78 BF, wat nagenoeg 4 frank meer was dan in 1979.

Zeebrugge boekt hoogste besomming

Net als in 1979 was Zeebrugge vorig jaar aan de top voor wat betreft de globale aanvoerwaarde. Deze beliep 883 miljoen BF, hetzij 55 % van de besommingen geboekt in onze drie vissershavens samen.

Deze topcijfers liggen echter slechts 0,9 % hoger dan in 1979 en vertegenwoordigen de globale verkoopprijs van 14.350 ton vis. Deze hoeveelheid betekent een minaanvoer van 4,3 % ten opzichte van het vorige jaar. Aldus samengevat :

Zeebrugge 1-12/1980	In globo	Evolutie
Visaanvoer	14.350 ton	— 4,3 %
Besomming	883 mln BF	+ 0,9 %

Wat tenslotte Nieuwpoort betreft, merken we een lichte achteruitgang t.o.v. 1979 zowel qua aanvoer als qua geboekte verkoopsom :

Nieuwpoort 1-12/1980	In globo	Evolutie
Visaanvoer	2.677 ton	— 1,9 %
Besomming	101 mln BF	— 3,9 %

Over de noodzaak van een nationaal alarmplan voor de zeevisserij

Globaal beschouwd was 1980 beslist geen schitterend jaar voor onze zeevisserij. De hierboven afgedrukte statistieken bewijzen het ruimschoots. Specifiëren wij dat de opgegeven besommingen brutobedragen zijn. Van deze cijfers moeten ondermeer brandstofkosten, bemanningslonen, herstellings- en onderhoudskosten afgetrokken worden. Als we bedenken dat de fuelkosten alleen circa 30 % van de opbrengst opslorpen, is het niet te verwonderen dat veel reders vorig jaar met moeite uit de rode cijfers raakten.

Wanneer komt een nationaal alarmplan voor de zeevisserij zoals dit voor de scheepsbouwsector heeft bestaan ? Alsdan zouden alle problemen waarmee onze visserij thans geconfronteerd is, zoals brandstofprijzen, lonen, slooppremies, nieuwbouw, verkoopprijzen, marktbeleid, technische rendabiliteit, in één context kunnen behandeld worden voor een efficiënte sanering van deze belangrijke bedrijfssector.

ECOLE PRIMAIRE DE L'ETAT

pour les enfants de MILITAIRES FRANCOPHONES

45 Schapenstraat - 8400 OOSTENDE - tél. 059/70 88 01

vous assure

- une section maternelle (à partir de 2 1/2 ans)
- une section primaire
- un transport gratuit (pour toute la côte)
- des classes de neige
- des classes de forêt
- un repas chaud (préparé par notre personnel)
- une situation magnifique (en pleine nature)

Marines Militaires étrangères

Par le Capitaine de Frégate (R) H. ROGIE

La présente contribution à notre série d'articles consacrée aux Marines Militaires étrangères donne une brève rétrospective 1980 de la Marine nationale française ainsi que les perspectives d'expansion pour l'année en cours.

L'année qui vient de s'achever a montré l'importance toujours plus grande prise par les espaces maritimes dans le domaine de la stratégie militaire. Les événements qui se sont déroulés dans le détroit d'Ormuz en sont un exemple frappant.

Dans ce contexte maritime international, 1980 s'est révélé être une année particulièrement riche pour la Marine nationale française. C'est ainsi qu'en janvier-février, la Marine effectuait une mission de présence dans le golfe de Gabès, ceci dans le cadre du conflit qui s'était développé entre la Tunisie et la Lybie.

En avril avait lieu la mise en service actif du TONNANT, 5ième sous-marin nucléaire lanceur d'engins. Cet événement marquait la réalisation, par la Marine, de l'objectif initialement fixé par le gouvernement français pour la FOST.

Vint alors le conflit qui, aujourd'hui encore, oppose L'Irak à l'Iran, ce qui emmena la France à renforcer son potentiel naval en océan Indien. Une

importante force tactique, ainsi qu'une flotille de dragueurs-chasseurs de mines furent envoyées dans les parages du détroit d'Ormuz, artère pétrolière vitale pour l'approvisionnement de la France et de l'Europe occidentale.

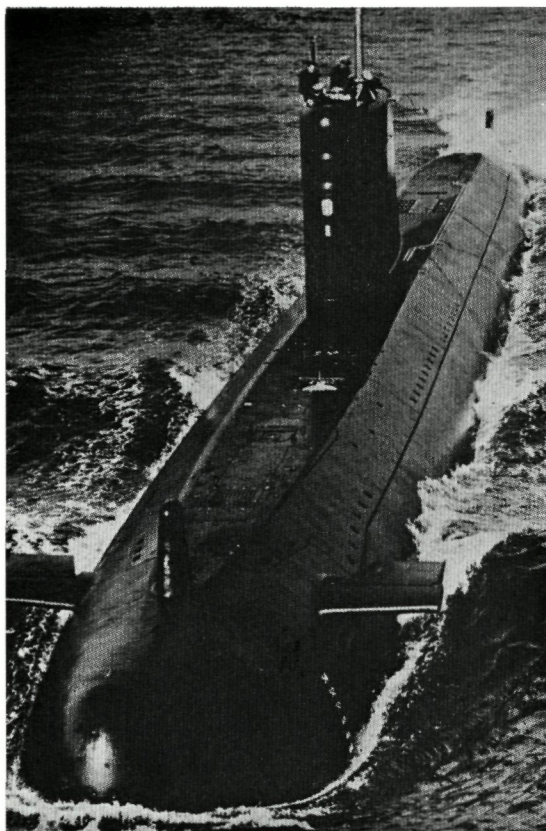
Dans un monde en crise permanente, la Marine française est donc demeurée un outil privilégié à la disposition du gouvernement et de la nation pour appuyer sa politique étrangère et son souci de sauvegarder la liberté du monde occidental.

Pour ce qui est maintenant de l'action de l'Etat français en mer, trois grands événements témoignent du rôle de la Marine nationale en 1980.

Il y eut d'abord le drame du pétrolier malgache TANIO qui, le 7 mars, se cassait en deux au nord de l'île de Batz. La Marine assura le sauvetage de l'équipage, procéda au remorquage de la partie arrière du pétrolier vers Le Havre, et proposa au gouvernement la méthode à appliquer pour le pompage du fuel contenu dans la partie avant du pétrolier, coulé par 95M de fond.

Le MERCURE, version patrouilleur d'assistance aux pêches - Une nouvelle silhouette.





Le sous-marin d'attaque (FR) « La Praya ».



Le lancement à Cherbourg du premier sous-marin nucléaire d'attaque.

Ensuite, au cours de la deuxième quinzaine de juillet, la Marine intervenait sur réquisition du gouvernement pour mettre fin au blocage, par les marins pêcheurs en grève, des ports de la Manche et de l'Atlantique. Cette action était effectuée avec efficacité, mais sans passion ni excès vu la solidarité qui a toujours uni les gens de mer.

Enfin, le 12 octobre, un chalutier se retournait dans la tempête au large de Croix. Le lendemain, le commandant et un second maître du patrouilleur STERNE réussissaient à sauver deux pêcheurs enfermés dans la coque depuis 36 heures.

Dans un autre domaine maintenant, mentionnons le contrat SAWART signé d'Etat à Etat entre la France et l'Arabie Saoudite. Par ce contrat, la France s'est engagée à fournir des bâtiments de combat et à assurer la formation des équipages saoudiens. La charge qui en résultera pour la Marine nationale sera de l'ordre de 45 officiers et 120 officiers marins temporairement détachés en Arabie. A côté de l'aspect purement militaire de l'entreprise, il y a aussi les retombées importantes sur le plan industriel et commercial.

Quant aux options prises en 1980, il faut mentionner la décision prise au plus haut niveau concernant les moyens dont disposera la Marine pour remplir ses missions en l'an 2.000. Il s'agit surtout de la composante aéronavale de la Marine. C'est ainsi que **2 porte-aéronefs à propulsions nucléaire**, de quelque 35.000 tonnes chacun, seront construits sur des chantiers français dès 1983.

Une autre décision importante concerne les moyens mis à la disposition de la Marine pour effectuer les missions de service public. Un programme de **11 bâtiments et de 3 avions spécialisés** ainsi qu'un plan d'augmentation des effectifs de 1.000 hommes seront réalisés à cet effet entre 1981 et 1986.

Sur le plan de la construction navale militaire, **30 bâtiments de combat** représentant **71.000 tonnes** sont actuellement sur chantier ou en commande. Quant aux effectifs, un plan d'augmentation de l'ordre de **5.000 hommes** est à l'étude pour palier aux nouvelles obligations de la Marine.

Les perspectives pour 1981.

Venons en maintenant au budget adopté en 1980 pour l'année suivante. Les perspectives pour 1981 s'en dégagent clairement.

C'est ainsi que le budget de la Défense nationale française pour 1981 s'élève à 104.433 millions de FF. Il est en augmentation de 18 % par rapport à 1980.

Le budget de la Section Marine nationale est de 18.383 millions de FF représentant 17,6 % du budget de la Défense. La Marine est un peu privilégiée au sein de la Défense, la progression de la Section Marine (20,8 %) étant supérieure à celle de l'ensemble de la Défense (18 %).

A ce sujet, on aimerait beaucoup connaître les détails de notre propre Force navale et en comparer les données. Nous n'avons jamais été gâtés au chapitre budget et ce n'est assurément pas maintenant qu'un changement pourrait se profiler à l'horizon.

Les Français, quant à eux, prouvent leur volonté de renouveler leur Marine nationale et en ce qui concerne maintenant l'effort conduit pour le personnel, le Titre III (Dépenses de fonctionnement) représente en 1981 48,5 % de la Section Marine et le Titre IV (Dépenses d'investissement) quelque 51,5 %.

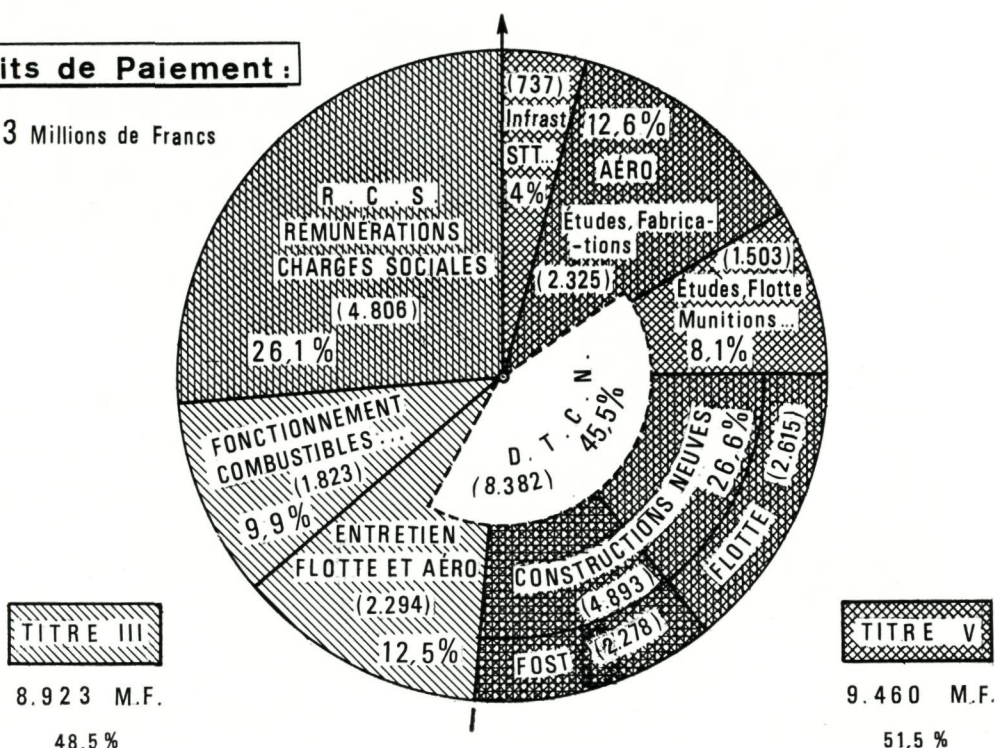
Le schéma ci-joint appelle les remarques suivantes quant aux grandes masses du budget :

— Les dépenses du personnel représentent 1/4 du budget global.

BUDGET MARINE 1981

Crédits de Paiement :

18.383 Millions de Francs



- L'entretien de la flotte et de l'aéronautique navale 1/3 du budget.
- Les constructions de la flotte 1/8 du budget.
- La DTCN, quant à elle, prend 45 % de l'ensemble de la Section Marine.

Les crédits du Titre III s'élèvent à 8.923 millions de FF et sont en accroissement de 17 % par rapport à 1980.

Cet accroissement est essentiellement dû à l'augmentation du chapitre carburant (+ 80 %) qui devrait permettre de faire face à la hausse prévisible des carburants en 1981 tout en maintenant l'activité des forces navales.

Les crédits de paiement du Titre V (Investissements et autorisations de programmes) sont de 9.460 millions de FF et en progression de 24,7 % comparé à 1980. Les ressources affectées aux fabrications aéronautiques permettront de financer l'achat des SUPER-ETANDARD et des LYNX WG 13, ainsi que des premiers biturbopropulseurs légers destinés à remplacer les anciens avions-écoles.

Les crédits des chapitres Etudes et Développement sont consacrés principalement aux programmes de l'ATLANTIC NOUVELLE GENERATION et au missile anti-surface à changement de milieu SM 39.

Quant aux autorisations de programme, elles sont en hausse de 29,8 % et représentent 12.020 millions

de FF. Gage d'avenir, les autorisations de programme ont été consacrées en priorité aux constructions neuves de la flotte, ce qui permettra de commander en 1981 les bâtiments de combat et de soutien suivants et les premiers bâtiments du programme des moyens hauturiers de service public :

- Bâtiments de combat :
 - 1 corvette ASM
 - 1 CMT
 - 2 super patra
 - 1 patrouilleur de service public SP 300
 - 1 chalutier de surveillance des terres australes
- Bâtiments de soutien :
 - 1 pétrolier ravitailleur
 - 1 bâtiment hydrographe de 2^{ème} classe
- Bâtiments auxiliaires :
 - 4 bâtiments écoles
- Aéronautique navale :

En ce domaine, les commandes porteront uniquement sur les avions de service public.

De ces quelques chiffres, il faut retenir l'effort fait par la France pour sa Marine. Cet effort sera poursuivi et même accru pour atteindre les objectifs fixés pour l'an 2.000. Ainsi, la France espère-t-elle demeurer dans le concert des grandes nations maritimes et y occuper une place prépondérante. Nous lui souhaitons qu'elle réussisse pleinement dans son entreprise.

BOELWERF

N.V.

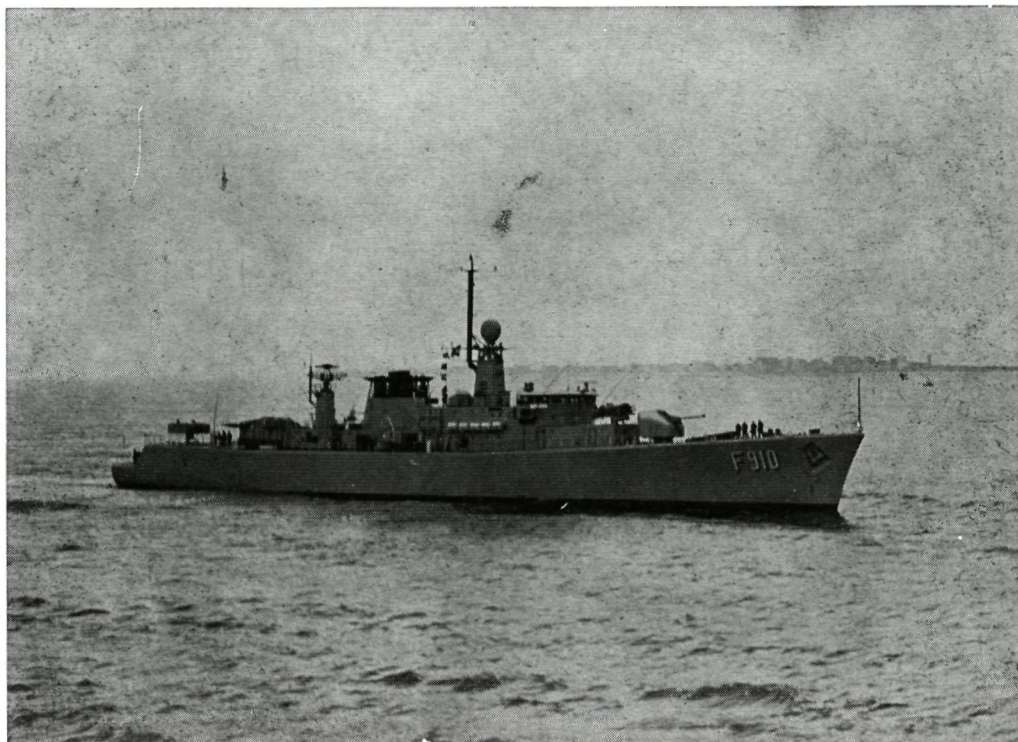
TEMSE

S. A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR. BOELWERF TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 150.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 150.000 TONNES DW.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des
deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**

Le Major d'Artillerie Henri Decarpentrie (1888-1961) Commandant le «Corps de Marine»

Lt. Colonel hre (R) Paul EYGENRAAM
du Comité d'Histoire de la Marine

A une encablure du magnifique hôtel de maître actuellement occupé avenue de Belgique par les services du commandement militaire de la province d'Anvers, réside une octogénaire de charme qui est aussi un témoin de l'histoire. Elle a le privilège de bénéficier au soir de la vie d'une lucidité qui est généralement l'apanage de l'âge mûr, et d'une mémoire soucieuse de servir l'évocation du passé. Il s'agit de Madeleine Decarpentrie, veuve du major d'artillerie Henri Decarpentrie, commandant du Corps de Marine (1939/1940). Le nom est familier aux vétérans de la marine militaire car il est intimement lié à l'évolution de notre force navale de la première à la seconde guerre mondiale. Artilleur et mathématicien par nature, Henri fut aussi un marin par destination. Originaire d'une famille de militaires du Tournaisis, il était né le 7 septembre 1888 à Anvers au gré des garnisons paternelles. Issu de la section «Armes Spéciales» - artillerie et génie - de l'Ecole Militaire, il porte pour la première fois l'uniforme de sous-lieutenant le jour de l'enterrement du roi Léopold II. C'était en 1909. Le pays, à l'époque, ne témoignait qu'un intérêt mitigé aux problèmes de la défense nationale. C'est sur son lit d'agonisant que le souverain avait signé la loi créant le service de milice. La Marine Royale étant supprimée depuis 1862, l'autorité se contentait d'une Marine d'Etat dont le plus important devoir était d'assurer le service Ostende-Douvres et la garde de pêche. Des tentatives de ressusciter un embryon de marine militaire étaient apparues chaque fois que se dessinait une menace de conflit. Elles faisaient long feu lorsque la situation s'apaisait. Ce fut notamment le cas lors de la guerre franco-allemande de 1870. Des officiers de marine, le capitaine Vanhaverbeke à Anvers et le Capitaine Petit à Ostende eurent à surveiller l'Escaut et la Côte. Un arrêté de l'Administration de la Marine, en date du 5 octobre 1876 mit fin à toute velléité de renaissance de la marine militaire.

La guerre 1914/18

Aussi en 1914 la Belgique ne disposait-elle que d'un maigre service de défense côtière et fluviale ayant à sa tête un artilleur le major de Borchgrave. Lorsque l'Allemagne impériale viole le territoire belge, le lieutenant Decarpentrie commande une redoute



de la position fortifiée d'Anvers judicieusement conçue par Brialmont à une époque où le canon tirait moins fort et moins loin qu'au moment de l'invasion allemande. Après avoir recueilli le Roi Albert et sa famille, la place forte de la métropole permit la retraite de l'armée de campagne vers l'Yser et la stabilisation du front sur un dernier lambeau de sol demeuré entre nos mains. Le sort d'Henri Decarpentrie ne fut guère enviable. Après avoir fait sauter, à la dernière minute, la redoute du «Smout Akker» il échappa de justesse à la captivité en Allemagne au prix d'un internement aux Pays-Bas.

Les circonstances l'ayant empêché de participer aux activités du Dépôt des Equipages créé le 3 mai 1917 à Calais les préoccupations maritimes du lieutenant Decarpentrie allaient se manifester pour la première fois lors de la création le 19 novembre 1919 du «Détachement des Torpilleurs et Marins» baptisé dans la suite «Corps des Torpilleurs et Marins».

Le Corps des torpilleurs et marins

Une fois encore l'autorité confia le CTM à un artilleur. Le Lt. Colonel Vandeputte en devint le commandant. Soucieux de bien faire les choses il sélectionna des officiers de son arme les plus susceptibles de suivre avec succès les stages difficiles des écoles de la Marine Nationale Française. Decarpentrie, Chomé et Vandevelde s'en allèrent Outre-Quévrain. Ils parachevèrent leurs connaissances au cours d'une croisière de perfectionnement à bord du croiseur « Jeanne d'Arc ». Un tel début justifiait l'espoir d'un lendemain meilleur pour la marine militaire. Mais les zélés de la désarmement et les apôtres de la Société des Nations eurent tôt fait d'avoir gain de cause. Au fil des ans, l'enthousiasme s'effrita et finit par céder la place à l'indifférence. Les efforts des successeurs du Lt. Colonel Vandeputte : le Lt. Colonel Renaux et le major Fabry, furent voués à l'inanité. Ainsi fut perdu le fruit de l'excellent travail effectué à bord du vieux croiseur « Entrecasteaux » cédé par la France pour assurer l'écolage de nos marins. Malgré l'absence de canons, le navire avait de l'allure. Il dressait ses structures imposantes dans le bassin de Bruges entouré de torpilleur de différents formats. L'artilleur Henri Decarpentrie le commandait en second à une époque où les torpilleurs se trouvaient aux ordres des capitaines van Strydonck et Couteau.

Le CTM supprimé en 1927, « l'Entrecasteaux » fut rendu à la France en février de la même année. Henri Decarpentrie fit retour à l'armée de terre et collabora entre autres avec le général Vereecke à l'établissement du plan de défense du Bas-Escaut avant de reprendre sa place d'artilleur au 1 RAA, un régiment d'artillerie d'armée doté de canons de 155 long.

Le PPR en 1938 et la Mobilisation en 1939

En 1938 l'horizon politique s'assombrit à nouveau et l'armée est mise sur pied de paix renforcé. (PPR) Le Ministre de la Défense Nationale, de plus en plus conscient de la nécessité de sauvegarder nos routes maritimes et de doter la marine marchande de moyens de défense, recrée le 1er décembre 1938 le Dépôt des équipages afin d'être en mesure, en cas de mobilisation, de mettre sur pied, c.-à.-d. d'improviser, une marine militaire. Suivant une tradition désormais établie l'artilleur Decarpentrie se voit confier le commandement du dépôt qui, sous la poussée d'événements précipités, donne naissance le 15 septembre 1939, - au lendemain de l'envahissement de la Pologne et de la déclaration de guerre franco-britannique au IIIe Reich, - au Corps de Marine dont le commandement est remis au même Decarpentrie.

Le major Decarpentrie eut ainsi sous sa houlette une flottille disparate constituée en ordre principale par voie de réquisition ; elle comportait des bateaux-pilotes, des remorqueurs, des yachts, des chalutiers etc. et donna lieu à l'installation d'escadrilles à Ostende, à Anvers et plus tard à Zeebruges. Le chef de corps établit son modeste bureau à la Caserne Mahieu aujourd'hui Bootsman Jonsen à Ostende. Il eut l'honneur d'y recevoir le roi Léopold III escorté de son redoutable conseiller, le général van Overstraeten.

La « Drôle de Guerre » (Septembre 1939 - Mai 1940)

Tandis que la « drôle de guerre » déroulait sur terre ses épisodes sans éclats et ses combats confidentiels, les marins, - même des nations non belligérantes, - étaient mis à rude épreuve. Le fléau surnois des mines ignorait la ligne de partage entre les bâtiments ennemis et ceux battant pavillon neutre. La liste est longue des marins victimes des mines ou des torpilles de la Kriegsmarine avant l'entrée en guerre de la Belgique le 10 mai 1940. Le major Decarpentrie n'hésitait pas à payer d'exemple dans les moments difficiles, ce fut notamment le cas lors du désamorçage de la mine échouée près de l'estacade de Blankenberge. Pour récompenser le courage et le zèle de ces hommes en péril quotidien alors que l'armée de terre était encore l'arme au pied, plusieurs distinctions honorifiques furent accordées par le souverain. Le chef de corps lui-même reçut la commanderie de l'Ordre de Léopold II.

L'invasion du 10 mai 1940

Dans la nuit du 9 au 10 mai 1940 les pionniers du lieutenant allemand Mitzig sautent sur le front d'Eben Emael. A l'aube nos aérodromes sont bombardés et ce n'est que dans la matinée que l'ambassadeur d'Allemagne à Bruxelles annonce au Ministre des Affaires Etrangères Paul Henri Spaak l'ouverture des hostilités la Belgique n'étant pas disposée à donner librement passage aux divisions hitlériennes. Notre pays ayant retrouvé ses alliés de la première guerre, un officier naval de liaison français, le capitaine de frégate de Maupéou rejoint l'état-major du Corps de Marine à Ostende.

Nos marins militaires ne tardent pas à se distinguer : le garde-côte Zinnia abat un stuka de la Luftwaffe ; déjà la deuxième escadrille commandée par le Lt. Duchène avait sauvé l'équipage du SS Foscolo, un vapeur italien ayant heurté une mine et porté secours à un navire britannique en perdition dans les Wielingen. Les phases hallucinantes de la « blitzkrieg » ne peuvent être détaillées ici. Rappelons seulement que l'armée hollandaise capitule dès le 15 mai et que l'armée française du populaire général Henri Giraud (le rival de de Gaulle en Afrique du Nord) envoyée au secours des Bataves, avait été refoulée et rentré dans nos lignes.

L'armée belge, de transversale en transversale, recula du canal Albert à la ligne KW (Koningshoek-Wavre) et bientôt jusqu'à la Lys. La perte des ports alliés du nord, après avoir provoqué le départ de la Koninklijke Marine néerlandaise pour les ports britanniques, suscita l'ordre d'évacuation des ports belges. L'A 4 de la 1ère escadrille du capitaine van Strydonck se vit confier le 21 mai 1940 la mission de mettre en lieu sûr une partie du trésor de la Banque nationale ; le lendemain le major Decarpentrie fusionna en une seule les escadrilles réunies à Ostende et en confia le commandement au capitaine Delstanche, ancien du navire école « l'avenir ».

La retraite de l'escadrille de Zeebruges commandée d'abord par Duchène et ensuite par Graré n'ira pas sans péripéties. Le 23 mai, tandis que les remorqueurs Graaf Visart et Baron de Maere traînent le S.S. Sigurd Faulbaums, ce dernier heurte une mine et coule. C'est le rapide secours porté par le second maître Vlietinck du Graaf Visart qui permet de sauver l'équipage.



La trouée d'Abbeville

Mais la réussite de l'audacieuse trouée du dispositif Huntziger-Corap réalisée par les panzerdivisionen du général Guderian de Sedan à Abbeville entraîne des conséquences fatales pour les armées alliées. L'isolement définitif des armées du Nord (Anglais de lord Gort, Français de Blanchard et Belges du Roi Léopold) des armées au Sud de la coupure (général Weygand et Georges) allait perturber gravement les plans de repliement vers les ports anglais et français. Le Corps de Marine fut détourné de sa destination initiale, les havres du Cotentin et de l'Armorique et appelé en Grande Bretagne par l'Amirauté. L'intrépide Amiral Ramsay y entreprenait l'opération « Dynamo » vidant Dunkerque de près de 350.000 combattants (Deux tiers de britanniques, un tiers de Français et une pincée de Belges) sauvant ainsi les semences du renouveau de 1944. L'ambassadeur de Belgique à Londres ayant décidé, après la capitulation de l'armée le 28 mai 1940 de poursuivre la lutte aux côtes des alliés franco-britanniques, le major Decarpentrie, reçut l'ordre de participer aux évacuations (Dunkerque dura jusqu'au 4 juin). La contribution du Corps de Marine aux embarquements de militaires fut considérable. Les A 5, Z 25, P 16, O 317, Z 8, H 75 et O 92 entre autres furent de la partie. Le Z 8 et le O 317 croisant une garde-côte anglaise reçurent l'ordre formel de rentrer au bercail. Les aventures ne manquèrent pas ! Le A 5 ayant 234 militaires à bord fut bombardé en pleine mer : le second maître Hernie perdit un bras dans la mêlée, tandis que 5 Français étaient blessés. Le Z 25 et le H 75 partagèrent la pluie des projectiles. Ce dernier bâtiment fit l'objet d'une citation flatteuse et méritée : « A été un des derniers bâtiments à prendre des rescapés « à Dunkerque, à embarquer sous le feu de l'ennemi « dans la nuit du 2 au 3 juin 240 officiers et soldats « français ».

Après l'armistice français

Le 18 juin 1940 jour où le général Charles de Gaulle lance son fameux appel au micro de la BBC, le gouvernement Pétain, successeur du gouvernement Reynaud demande au haut commandement allemand les conditions d'un armistice. Ce fait nouveau modifie une fois encore l'attitude des autorités belges réfugiées en France. Les uns veulent rentrer au Pays, les autres poursuivre la lutte en Grande-Bretagne. A ce moment les unités du Corps de Marine sont éparses. Après les Côtes du Morbihan et Lorient, des bâtiments furent in-

corporés au 5me groupe français chargé de missions de déminage dans l'estuaire de la Gironde. (Chemin faisant le A 5 remorqua un navire français « La Cherbourgeoise ». Au Verdon le major Decarpentrie fut rejoint par le commandant Van Strydonck à bord du P 13. Ce dernier officier avait entretemps eu une entrevue à Poitiers avec le Ministre de la Défense Nationale le général Denis et constitué à Rochefort une éphémère escadrille belge du front de l'Ouest. Le séjour au Verdon du Corps de Marine plus ou moins reconstitué sous les ordres de son chef, fut de courte durée. La reddition de l'armée française et la création d'une zone non occupée, entraîna des départs qui n'allèrent pas sans encombres. Le T 1 à la sortie de la Gironde fut attaqué par la Luftwaffe et le second maître Rascar sérieusement blessé. Pourchassée par le mauvais temps l'essentiel de la flottille chercha refuge à St. Jean de Luz. C'est là que beaucoup apprirent la signature de l'armistice franco-allemand. Ceux qui voulaient encore échapper à l'étreinte de l'envahisseur devaient cette fois gagner un port espagnol ou portugais. Mais les bâtiments portaient sur eux les séquelles de la bataille ; les avaries de machines se multipliaient, tandis que les dommages infligés par les attaques ennemies compromettaient la réussite d'une escapade. Les équipages aussi étaient là. Sur la brèche 24 h. sur 24 et constamment menacés, victimes aussi d'une pénurie d'approvisionnement en nourritures et combustibles ; la plupart des navires avaient ainsi perdu leur caractère opérationnel.

La confusion et le désordre

Dans la confusion des informations contradictoires et l'ambiguïté des événements les plus inattendus, les équipages, par la force même des choses allaient connaître des sorts très différents. D'aucuns souhaitaient rentrer en Belgique, d'autres choisissaient de poursuivre la lutte. D'autres encore optaient pour l'internement. Les derniers débris du Corps de Marine, avec le major Decarpentrie en tête de trainèrent péniblement jusqu'à Portugalette, faute de mazout pour aller plus loin. Seul le P 16 du lieutenant Gonze atteignit le Tage et Lisbonne. Ainsi le major Decarpentrie, déjà interné en Hollande en 14/18 connu d'abord la tristesse de l'internement en Espagne en 40/41. Les officiers furent réunis à Bilbao tandis que les membres de l'équipage étaient groupés à Miranda.

A l'époque, pour se rapprocher de son mari, Madeleine Decarpentrie accepta un poste de secrétaire au consulat du Belgique à Mâcon, en zone non occupée.

Après de longues et laborieuses négociations le couple si malmené par la guerre fut enfin à nouveau réuni et put regagner Ostende. Mais le 7 juillet 1942 l'autorité allemande, soucieuse de garder à l'Atlantik Wall construit par l'organisation Todt le secret de ses dispositifs, refoula vers l'intérieur du pays l'ex-commandant du Corps de Marine et son épouse. Ils se fixèrent à Anvers.

Après la libération de septembre 1944

Dès la libération du territoire national, le major Decarpentrie fut rappelé sous les armes. Il gagna l'Angleterre à la veille des tragédies de décembre 1944. Après les joies des premiers jours de liberté

apportée par les alliés, la Belgique était plongée dès la mi-décembre dans les angoisses de l'offensive des Ardennes tandis que sur mer, en rade de Cherbourg, à la veille de la Noël le « Léopoldville » était torpillé par un U boat allemand entraînant dans la mort plus de 700 hommes et le capitaine belge Limbor.

Mais le règne des artilleurs au sein de la Marine Militaire était terminé. La section belge de la Royal Navy sous l'impulsion de marins de métier comme le lieutenant Victor Billet et le capitaine Timmermans, allait donner naissance à notre actuelle Force Navale et recevoir comme chefs, non plus des anciens artilleurs mais des capitaines au long

cours qui furent d'abord Commodores et désormais des Amiraux.

Le major Decarpentrie se vit confier d'épineux problèmes de transport avant de devenir commandant de place à Alost. Fin février 1945 à 57 ans il fut démobilisé par limite d'âge et promu Lt. Colonel de réserve. Il mourut le 1er juillet 1961. Sa dépouille repose au cimetière du Schoonselhof.

Ainsi s'achevait une vie vouée toute entière au service du pays mais sur laquelle, par deux fois, le destin s'acharna, privant un homme de qualité de l'épanouissement souhaité à l'orée d'une carrière que les études faites annonçaient brillante.



EEN GOEDKOOP EN TOCH MOOI GESCHENK

Deze mooie volglazen asbak, voorzien van een drietalig opschrift in zeefdruk kost inderdaad slechts 50 fr., BTW inbegrepen, aan deze prijs kan U hem kopen in het Neptunus-winkeltje. Wenst U hem echter bij U thuis bezorgd, dan dient U 15 fr. portkosten meer te betalen.

Postverzending enkel door overschrijving van 50 + 15 of 65 fr. op bankrekening 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

BON MARCHE MAIS CEPENDANT BEAU CADEAU

Ce joli cendrier en verre plain, portant une inscription marine trilingue ne coute que 50 F., TVA compris, est en vente à la boutique Neptunus. Si vous désirez le recevoir à domicile, il vous suffira de nous faire parvenir un versement de 50 + 15 de frais de port, soit total 65 F. au compte bancaire 473-6090311-30 de Neptunus, Oostende.



Marineschilders en Filatelie

Door Eerste Meester Chef. A. Jacobs

De allereerste scheepsafbeeldingen vinden wij reeds bij de vroegere beschavingen aan de Middellandse zee. Vooral op Griekse vazen vinden wij vele afbeeldingen van handels- en oorlogsschepen. Waar deze afbeeldingen aanvankelijk zeer schematisch waren, werden ze later steeds meer gedetailleerd. In die mate zelfs dat men ze kon gebruiken als referentiemateriaal bij de reconstructie van oude Griekse schepen. Een voorbeeld van een dergelijk kunstwerk vinden wij terug op de zogenoemde « Dionysoschaal », waarop een Bireme uit de 6e eeuw voor Christus staat afgebeeld. Wij zien hier hoe de jongste zoon van Zeus gevangen wordt genomen door zeerovers. Helemaal niet bewust van de vangst die zij gedaan hadden, vaarden ze grote avonturen tegemoet. Dat Zeus dit niet ging laten gebeuren ligt voor de hand en allerlei eigenaardige gebeurtenissen vielen de zeerovers te beurt. Zo stroomde er wijn door het schip, groeiden er wijndruiven aan de zeilen en tenslotte veranderde Dionysos in een leeuw. Dit was van het goede te veel. De zeerovers sprongen over boord in een poging het vege lijf te redden, maar werden prompt veranderd in dolfijnen (Griekenland Yv nr. 602).

In de middeleeuwen vinden we scheepsmotieven terug op illustraties van landkaarten en dergelijke. Meestal waren ze minutieus getekend door monniken, die echter alleen een schip kenden van horen zeggen, met als gevolg dat tussen de afbeelding en de werkelijkheid nogal wat verschil bestond. (Liechtenstein Yv 478).

Ook uit de dertiende eeuw vinden we afbeeldingen van schepen terug, dit in zoverre ze een rol speelden in bijbelse gebeurtenissen. Als karakteristieke kenmerken onderkennen we het achterkasteel, het

dubbelroer, en twee masten (Spanje Yv 1258 ; Italië Yv 850).

Een mozaïek uit de koorkapel van de basiliek van San Marco in Venetië toont het overbrengen van het gebeente van de heilige Marcus. Volgens de legende wisten twee Venetiaanse kooplieden het gebeente van de H. Marcus uit Alexandrie te smokkelen door het stoffelijk overschot te verbergen onder een lading varkensvlees, aldus de mohamedaanse wachters verschalkend. Daar deze geen varkensvlees mochten aanraken, konden ze de lading niet onderzoeken. De legende vertelt dat de kooplui, die lagen te slapen toen Venetië in zicht kwam door de H. Marcus zelf werden gewekt, dit na een bijzondere snelle en probleemloze overtocht. (Vatikaan Yv 536).



Yv. 536

Een muurschildering in de Moldaukerk Succèvita verhaalt de wonderbare redding van schipbreukelingen door St. Nicolaas van Myra. Drie pelgrims brachten heilige olie naar een Christelijke kapel. Toen zij schipbreuk leden en St. Nicolaas hen redde, werd deze laatste prompt patroonheilige. Deze aanstelling wordt bevestigd door toekenning van een anker als attriboot (Roemenië Yv 2500).

Al wat reilt en zeilt in een 15-eeuwse haven wordt treffend weergegeven op een zegel van Paraguay (Yv).

Hier krijgen we naast een driemastkogge zelfs de afbeelding te zien van een havenkraan! Het beeld werd ontleend aan een prachtige miniatuur « van schiprechte » uit een werk van Langenbeck uit 1497.



Yv. 850

De Italiaanse schilder Vittore Carpaccio (1460-1526) legde reeds veel meer details in zijn werk. Men kan duidelijk de kenmerken van de kraak in zijn werken ontwaren. (Mongolië Yv 625) Uit deze periode stammen ook de werken van de Brugse goudsmid Meister en de Utrechtse boekdrukker Reeuwich (Polen Yv 1248 en 1422).



Yv. 1248

Via de kunst kunnen wij verder de evolutie volgen van de kraak naar het galjoen.

Drie onbekende kunstenaars uit het Middellandse Zeegebied inspireerden op hun beurt de posterijen van Paraguay (Yv 1511) en Yougoslavië (Yv 1233 en 1235). Op een van de postzegels zien we hoe een galjoen uit Dubrovnik de koopvaardij beschermt tegen de zeeroovers. Het schip had een bemanning van ongeveer 50 à 60 man aan boord en was bewapend met 10 kanonnen.



Yv. 1511



Yv. 1233

In de tweede helft van de zestiende eeuw stelden de zeelui die in levensgevaar verkeerden al hun hoop op Maria de moeder van God.

Na een behouden thuisvaart placht men dan de H. Maagd te danken door een kunstwerk te schenken aan een kerk of klooster. Zo zien we in het Franciscanen klooster van Orebic bij Dubrovnik het zeilschip «Peljeski jedrenjak» in de storm. De manschappen kappen de touwen om de zeilen vlugger

te kunnen bergen. Een deel van de lading was reeds over boord gezet. Rechts boven verschijnt de H. Maagd op de wolken met haar kindje in de armen.

Pieter Breughel de oude kan men als eerste belangrijke marineschilder aanwijzen. Van zijn hand zijn onder meer het beroemde schilderij «De haven van Napels», «De val van Ikarus», «De Toren van Babel» (San Marino Yv 761).

De Antwerpse Frans Huys werkte in de Breughel-trant. Het resultaat van zijn werk kan men bewonderen op een zegel van Tsjecho-Slovakije (Yv 2167) die een hollandse «Fluit» voorstelt. Een specialist op dit gebied was de kunstenaar Wenzel Hollar die talrijke «Fluïten» vereeuwigde. Enkele van zijn werken kunnen wij aanschouwen op zegels uit Tsjecho-Slovakije (Yv 2168) en Polen (Yv 1252).

Eveneens door Breughel beïnvloed was de schilder Andries van Eertvelt, die rond 1610 zijn hoogtepunt kende. Hij schilderde ondermeer «Schepen in de storm» (Roemenië Yv 2628) en andere marineonderwerpen.

Bonaventura Peeters zocht het meer in het dramatische: hij schilderde vooral stormen en schipbreuken, maar ook sensationele wolkenvelden boven een woeste zee (Roemenië 2626).

Ook Ludolf Backhuizen liet zich in deze branche niet onbetuigd, en verwierf als marineschilder een benijdenswaardige reputatie. Roemenië (Yv 2627) toont van hem een adembenemende zeestorm.

Dank zij mannen als Willem Van de Velde de oude en Willem van de Velde de jonge krijgen wij een zicht op de zeeslagen tussen Nederland en Engeland in de periode tussen 1652 en 1677.



Yv. 672

Willem van de Velde de Oude blijkt persoonlijk aan sommige gevechten te hebben deelgenomen, wat de getrouwheid van zijn werken natuurlijk ten goede komt. (Nederland Yv 672). Zijn oudste zoon Willem van de Velde de jonge schijnt het talent van zijn vader geërfd te hebben, want weldra is ook hij een bekend marineschilder. Door hem werden de



« Royal Prince » en verschillende scènes uit de slag bij Solebai vereeuwigd (Panama Yv ...). Van de Veldes « Oorlogsschip dat een kanonschot afvuurt » prijkt op een schilderij in het rijksmuseum te Amsterdam (Sjarjah Yv). Toen hij stierf telde men 623 schilderwerken met marinemotief. Geen wonder dat velen door zijn werk werden beïnvloed.

Een van deze meesters was de Nederlander Reinier Nooms, kunstenaar en zeeman die een indrukwekkend arsenaal van werken naliet, waarvan er een is afgebeeld op een zegel uit Tsjecho-Slovakije (Yv 2169).

Abraham Storck die zoals velen de invloed van de Vandevelde en van Backhuizen onderging schilderde zoals zijn leermeester ook fragmenten uit de Vierdaagse Zeeslag, van 11 tot 14 juni 1666. (Paraguay).



Y 1523

Jochim Wichman vervaardigde een houtsnede waarop de beeltenis prijkt van « Het wapen van Hamburg » en de « Leopoldus Primus », beide konvoischepen. Deze werken kwamen tot stand rond 1680. (Paraguay 1523 en 1524).



1258



Yv. 1709

Een andere tijdgenoot van Wichman is F. Stühr, een tamelijk onbekend maar uitermate begaafd schilder, waarvan een werk te kijk hangt in het museum voor Hamburgse geschiedenis. Het gaat hier om de walvisvaarder « De Zon », ooit door kaper Jan Bart buitgemaakt en slechts tegen een hoog losgeld vrijgegeven. (Paraguay Yv).

Schilder Jan Karel Donatius Van Beecq borstelde in 1679 de Engelse « Royal Prince », later herdoopt in « Royal William » (Paraguay Yv).

De Franse Pierre Puget zorgde voor een onvergetelijk beeld van twee Franse galjoenen in strijd met een piratenschip (Paraguay).

Na de dood van Puget wierp de Spanjaard Lucas De Valdez zich op als zijn opvolger en deed die titel alle eer aan met de weergave van de slag van Lepanto in 1571. Het werk van deze Lucas De Valdez is te zien op een Spaanse postzegel (Yv 1709). (cliché 25e jaargang nr 6 blz 35) (Spanje nr Yu 1258 cliché 25e jaargang nr 3 blz 10)

Later meer.

Scheepspost

Voor diegenen die hun verzamelterrein reeds afgebakend hebben volgen hier dan een paar adressen van schepen. U kunt zelf schrijven en na enkele maanden bent U de gelukkige bezitter van scheepscovers.

USS CAPODANNO FF193 (Frigate Knox class)

USS SARATOGA CV 60 (Aircraft carrier)

USS TANG AGS 563 (submarine)

USS GUAM LPH 9 (Amphibious Assault Ship)

Bovenstaande schepen kunnen aangeschreven worden op volgend adres :

Navy Postal Clerk

USS...

Fleet Post Office

New York, New York 09501

USA

USS Harold E. HOLT FF 1074 (Frigate)

USS Goldsborough DDG 20 (Guided Missile Destroyer)

USNS SCHUILER OTIS BLAND T-AK 277 (MILITARY SEALIFT COMMAND CARGO SHIP)

USS ALBERT DAVID FF 1050 (Frigate)

USS SEADRAPAGON SSN 584 (Submarine)

Deze schepen kan men bereiken als volgt :

Navy Postal Clerk

USS...

Fleet Post Office

San Francisco,

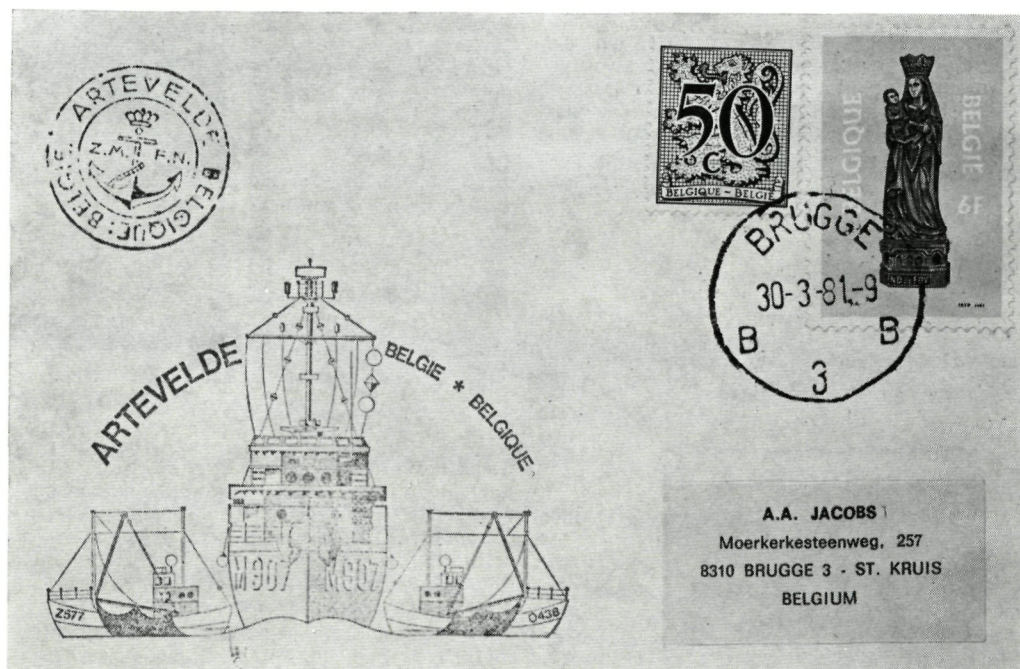
California 96601 USA

Verder kan men voor de liefhebbers van lichtscheppen het volgende adres proberen : To the Commanding officer USCG Lightship Relief WLW 613 Coast Guard Base

Boston

Ma 02109

USA



De Spedroclub blijft actief! In de lente van 1980 werd de nieuwe stempel van de Zenobe Gramme aan boord afgeleverd. Het ontwerp was van matroos Doom Geert toen werkzaam in Marpers. Het resultaat van zijn werk kunnen wij op de omslag bewonderen!

Niet minder fraai werk leverde mat/mil De Coster, momenteel tewerkgesteld te Zeebrugge. Van zijn ontwerp werd de scheepsstempel gemaakt van de Artevelde.

Vrijdag 13 februari 1981 was voor de bemanning van de Artevelde zeker geen ongeluksdag. Inderdaad, de commandant had eraan gehouden ter ge-

legenheid van de overhandiging van de scheepsstempel, de hele bemanning op een speciale maaltijd te vergasten. Spedrobestuursleden W. Lagaese en A. Jacobs waren onder de indruk van de hartelijke ontvangst, en poseerden na de maaltijd samen met de bemanning voor de groepsfoto. De eerste afdruk van de scheepsstempel kwam in het speciale «Arteveldeboek», terwijl de eerste afgestempelde omslag terstond werd verstuurd naar de peter van het schip.

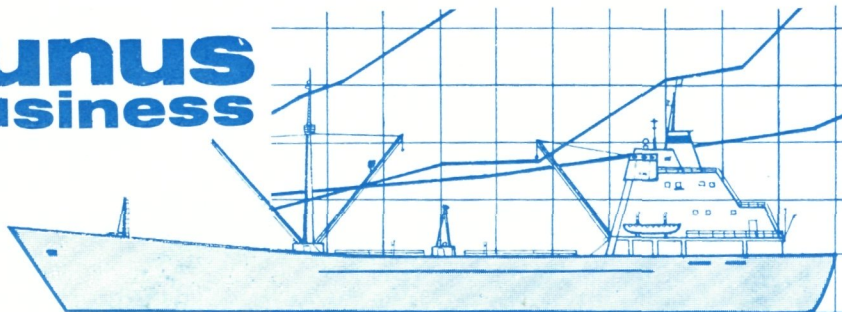
Public relations Spedroclub
A. Jacobs



goekint

**een naam die
vertrouwen schenkt!**

**industriepark oostende
tel. 80 28 01**



Door E. Van Haverbeke

SCHEEPSWERVEN

DOOP VAN TWEE BULKCARRIERS VAN 35.630 M.T. D.W.

« **FEDERAL MAAS** » en « **FEDERAL THAMES** »

Op maandag 30 maart 1981 te 16.40 uur werden op de scheepswerven Cockerill Yards Hoboken, de twee bulkcarriers « **FEDERAL MAAS** » en « **FEDERAL THAMES** » gedoopt.

Mevrouw Emile De Laet en Mevrouw Jacques van den Abeele hebben het meterschap over voornoemde schepen aanvaard. De schepen zijn bestemd voor de rederij « **BELCAN N.V.** », Antwerpen, en zullen bevracht worden aan Federal Commerce & Navigation Limited, die reeds 20 jaar de staal- en containerdiensten van Antwerpen naar Oost-Canada en de Grote Meren van de Falline exploiteert.

De opbouw van de « **FEDERAL MAAS** » in het bouw-dok werd aangevat op 12 augustus 1980. De kiel-legging van de « **FEDERAL THAMES** » in het bouw-dok vond plaats op 5 november 1980.

Voornaamste kenmerken van de schepen

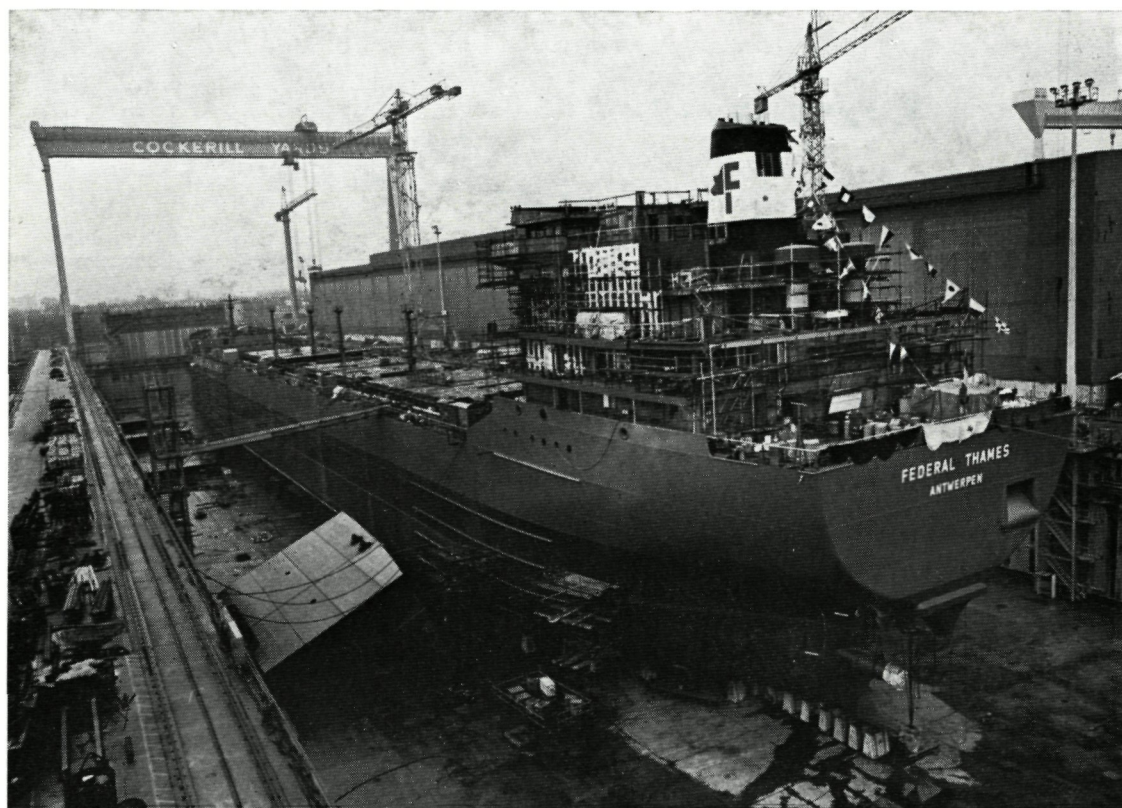
Lengte over alles	222,48 m
Lengte tussen de loodlijnen	216,60 m
Breedte buiten de spanten	23,13 m
Holte	14,33 m
Diepgang	9,72 m
Draagvermogen	35.630 M.T.
Draagvermogen (St. Lawrence Seaway aan 26 voet diepgang) :	26.050 M.T.
Inrichting voor	43 personen

Klasnotatie

De schepen worden gebouwd onder toezicht van de Klassificatiemaatschappij « **Lloyd's Register of Shipping** » voor de klasnotatie + 100 A1 + LMC « **UMS** », « **Strengthened for heavy cargo, holds n° 2, 4 and 6 may be empty** ».

De schepen zullen onder Belgische vlag varen en voldoen aan de voorschriften van de Belgische Zeevaartinspektie en de St. Lawrence Seaway autoriteiten.





Bouw

De schepen zijn verdeeld door middel van 9 dwarse waterdichte schotten, die de volgende indeling geven: de voorpiek, de ruimen n° 1 tot n° 7, de machinekamer en de achterpiek.

Een dubbele-bodemtunnel is voorzien van de achterzijde van ruim 1 tot in de machinekamer. De dubbele bodem is onderverdeeld in tanks voor waterballast en brandstof.

Onder het hoofddek, aan SB- en BB-zijde van de ruimen, zijn doorlopende topzij-ballasttanks voorzien.

Laadruimen

In het totaal zijn er 7 laadruimen. De schepen zijn ingericht voor het vervoer van bulk-lading zoals erts, graan en kolen. De capaciteit van de laadruimen bedraagt 48.871 m³. De laadruimen zijn voorzien van natuurlijke ventilatie.

De luikhoofdopeningen op het hoofddek worden afgesloten met stalen opvouwbare luiken die hydraulisch bediend worden.

Akkommodatie

De bemanning is ondergebracht in afzonderlijke, modern ingerichte hutten. Alle bewoonbare lokalen, alsmede het stuurhuis, zijn geklimatiseerd. Een ontspanningslokaal staat ter beschikking van de bemanning. De koelruimen voor proviand zijn voorzien van een automatische koelinstallatie.

De schepen zijn uitgerust met 2 glasvezel versterkt polyester motorreddingsloepen die ieder 40 personen kunnen bevatten.

Verder zijn er 2 opblaasbare reddingsvloten aan boord, 1 voor 20 personen en 1 voor 6 personen.

Dekinstallatie

Alle dekwerktuigen worden elektro-hydraulisch aangedreven.

Twee ankerlier-verhaallieren zijn op het bakdek, en twee verhaallieren alsmede 1 ankerlier zijn op het achterdek geïnstalleerd.

Op het achterschip is een side-loader van 2,5 ton voorzien, die de proviandmagazijnen en de machinekamer kan bedienen.

De stuurmachine is van het elektro-hydraulische type.

Navigatie

Alle navigatie-apparatuur is van het modernste type, zoals het gyrokompas, log, echopeiler, 2 radars, positie-aanduiders, Decca-Navigators, enz.

Machine-installatie

Deze is ontworpen volgens de vereisten gesteld voor het verkrijgen van het « Lloyd's Machinery Certificate » L.M.C. « Unmanned Machinery Space » UMS.

De schepen worden aangedreven door een 6 cilinder, enkelwerkende tweetakt, opgeladen dieselmotor « B & W 6K 67GFC » die een maximum continu

vermogen van 11.600 BHP bij 150 omw./min. kan ontwikkelen.

De schroefas is voorzien van een Simplex kompakt afdichting.

De vijfbladige schroef is vervaardigd uit een Cunial legering.

Een elektrisch aangedreven boegschroef is voorzien. Als roer is een stuurstraalbuis met Becker-flap voorzien.

De elektrische energie wordt geleverd door drie dieselmotoren die in de machinekamer opgesteld zijn.

Elke set bestaat uit een opgeladen dieselmotor van 840 BHP bij 720 omw./min. gekoppeld aan een generator van 556 kW.

De oliegestookte stoomketel en de uitlaatgassen-

ketel hebben elk een stoomproduktie van 1.500 kg/uur bij 6 kg/cm².

Andere hulpwerktuigen waaronder diverse pompen, compressoren, olie- en waterverwarmers, koelers, separatoren, enz. vervolledigen de installatie. Er is aan boord een drinkwaterverdampster geïnstalleerd met een capaciteit van 30 ton per 24 uur.

Er is verder een werkplaats met draaibank, boormachine, enz. aan boord.

De «FEDERAL MAAS» is het derde, en de «FEDERAL THAMES» het vierde schip van een reeks van 4 bulkcarriers met een draagvermogen van 35.630 Ton, die bij ons door BELCAN N.V. besteld werden.

De «FEDERAL MAAS» en de «FEDERAL THAMES» zullen respectievelijk op 3 april 1981 en in juni 1981 aan de reder worden afgeleverd.



**2 uur sneller naar Groot-Brittannië
per Jetfoil (draagvleugelboot)
van de**

«Sealink»

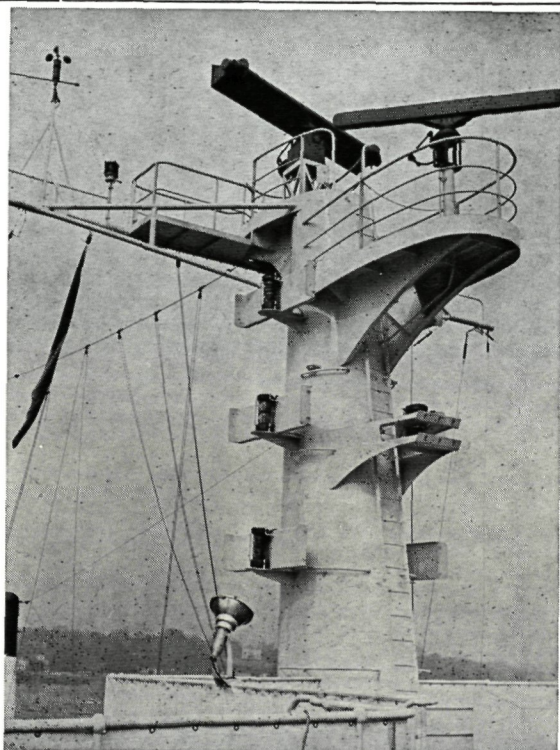
**Zeevaartlijnen
Oostende-Dover/Folkestone**

- **Ultra-snelle overvaarten** (nl. in amper 1u40) tussen Oostende en Dover. Treinreizigers/Voetgangers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen zowel te Oostende als te Dover vanuit Oostende in \pm 3u30 min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in \pm 5u30 min. met inbegrip van de tijd nodig voor doeane- en paspoortcontrole te Dover! Het aantal overvaarten per dag varieert van 6 in elke richting in de zomer tot 3 in elke richting in de winter
- Zowel te Oostende als te Dover worden in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen (dus in de spoorwegstations zelf) speciale terminals voor draagvleugelboten gebouwd, die een vlotte en comfortabele overgang van schip naar trein en omgekeerd in de hand werken.
- De tarieven van kracht op de «klassieke» schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook geldig op de Jetfoils mits betaling van **een toeslag van 350 BF** per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.
- Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is de reservering **verplicht** vanaf de leeftijd van 1 jaar. De reserveringstaks is echter begrepen in het supplement van 350 BF. **Passagiers zonder reservering kunnen uiteraard ook nog mee voor zover er plaats beschikbaar is en de toeslag bij inscheping betaald wordt.**
- Nadere inlichtingen alsook biljetten en de Jetfoiltoeslagen kunnen bekomen worden bij
 - de erkende reisbureaus
 - de stations
 - R.M.T. - Natiënkaai 5, 8400 Oostende.

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout



n. v. E.N.I. s.a.

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)
Telex : 31598 eni b



Elektrische installaties
Brandbeveiliging
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

De zee en de kunst

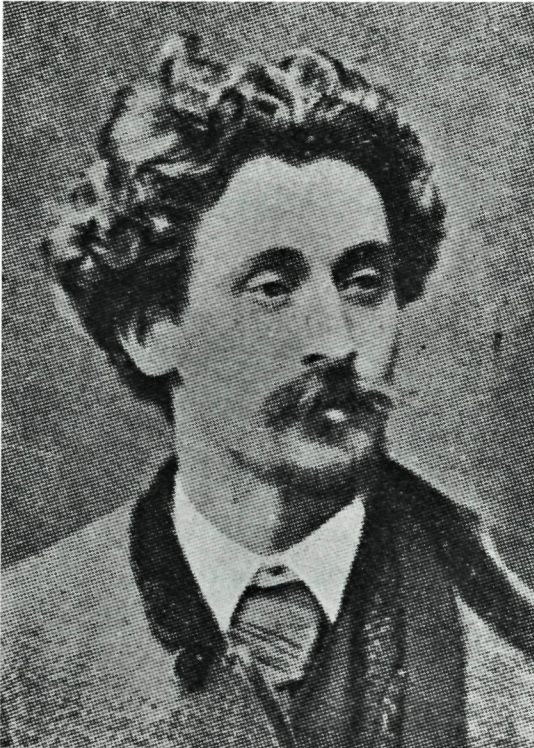
Louis Artan

Door Norbert HOSTYN, archivaris-conservator
Conservator Stedelijke Musea Oostende

In een vorige bijdrage zagen we hoe marineschilder Paul-Jean CLAYS als eerste de anecdotische romantiek opgaf en een krachtiger realisme ging beoefenen. CLAYS baande aldus nieuwe paden in de Belgische marineschilderkunst. Louis ARTAN ging op deze verder. Zijn onschatbare betekenis als vernieuwer terzake kwam vorig jaar nog duidelijk tot uiting tijdens de onvergetelijke tentoonstelling « Het landschap in de Belgische Kunst 1830-1914 », ingericht in het Gentse museum. Zijn marines hingen er geconfronteerd met doeken van Louis VERBOECKHOVEN en Paul-Jean CLAYS.

x x x

Louis Artan



Louis ARTAN (voluit ARTAN DE SAINT-MARTIN) werd op 20 april 1837 te Den Haag geboren. Zijn vader, van Franse afkomst, was vleugeladjutant van Frederik van Oranje-Nassau te Brussel.

Met de Belgische Omwenteling van september 1830, week hij uit naar het voor hem veiliger Noorden. Louis ARTAN's moeder was een Portugeze.

Toen de kleine ARTAN vier jaar oud was, verhuisden zijn ouders naar Brussel, en na de dood van vader ARTAN ging zijn weduwe zich in het mondaine kuuroord Spa vestigen. De opgroeiende jongen toonde er een uitgesproken talent voor tekenen en schilderen. Te Spa kreeg Louis ARTAN zijn eerste artistiek onderricht van landschapschilder Edouard DELVAUX (1806-1862), Directeur van de plaatselijke kunstacademie en van Henri MARCET-TE (1824-1890). ARTAN zou trouwens debuten met een « Zonsondergang nabij Spa ».

Van 1858 af was Louis ARTAN regelmatig 's winters te Parijs. Hij copieerde er in het Louvre en werkte er veel langs de Seine en te Fontainebleau. Hij zou er persoonlijk contact gehad hebben met COROT en COURBET, twee pioniers van het Franse realisme.

Anno 1863 vestigde ARTAN zich te Etterbeek. Hij woonde er aan de Sint-Pieterssteenweg 27. In die jaren had hij nauwe contacten met kunstschilder Paul DUBOIS. Nog was ARTAN geen marineschilder: hij beoefende meer de landschapskunst waarvoor hij zijn motieven graag in het Dendermondse zocht. In het Salon van 1866 stelde hij een « Duinen te Knokke » tentoon. Een Bretagnerreis (1867-1868) was beslissend in zijn ommezwai tot de marineschilderkunst.

In 1868 was ARTAN te Brussel medestichter van de « Société Libre des Beaux-Arts ». Andere leden waren E. AGNEESSENS, A. ASSELBERGHS, Th. BARON, C. VAN CAMP, P.J. CLAYS, M. COLLART, J. COOSEMANS, L. DUBOIS, Ch. DEGROUX, H. VAN DER HECHT, A.J. HEYMANS, E. HUBERTI, C. MEUNIER, F. ROPS, E. SMITS, I. VERHEYDEN en A. VERWEE. In de « Société Libre... » hadden de progressieve Brusselse kunstenaars elkaar gevonden. Hun groepering wou een meer vrije realistische kunst stellen tegen het in hun ogen oubollige academisme.

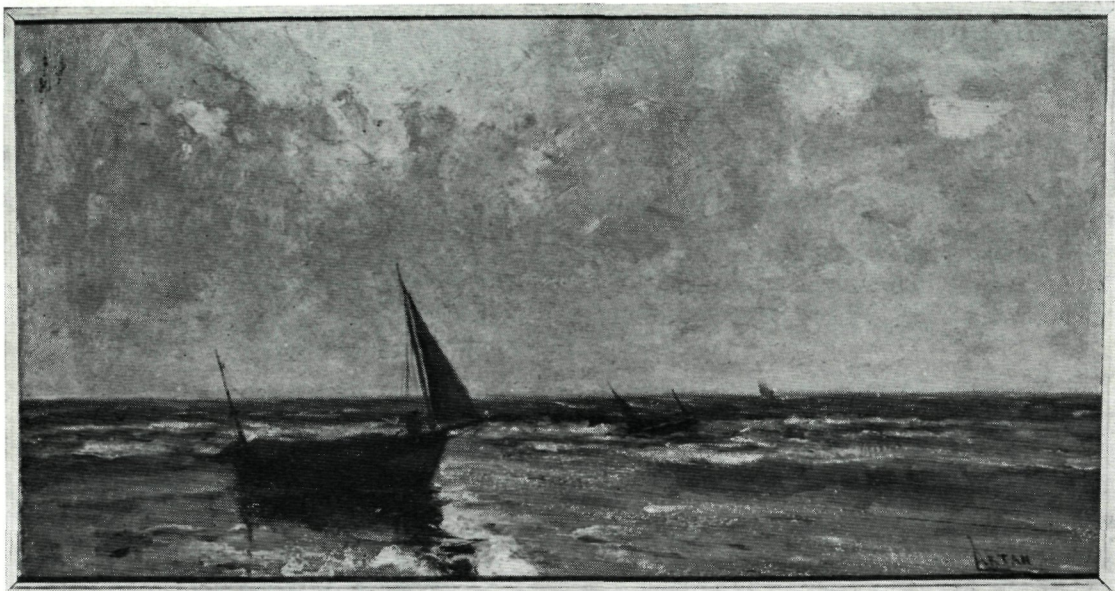
Nu ARTAN resoluut voor de marine had gekozen, werkte hij veel langs de Noordzeekusten, vooral te



De Golfbreker, Brussel, K.M.S.K. van België (Copyright A.C.L.)



Na de visvangst, Antwerpen, K.M.S.K. (Copyright A.C.L.)



Visserboten (Oostende, Museum voor Schone Kunsten)

Blankenberge. Zijn permanente woonst was echter nog steeds het Etterbeeks adres.

In het Gentse Salon van 1868 toonde hij een « Herinnering aan het Kanaal » en tijdens het Brusselse Salon 1869 won hij een gouden medaille met zijn drievoudige inzending « Noordzeekust », « Herinnering aan het Kanaal » en « Noordzee - Terugkeer van de visvangst ». Dit laatste werk werd trouwens door de Koning aangekocht. Succes dus voor de dertigjarige ARTAN !

Naar het Salon 1871 te Gent stuurde ARTAN een « Noordzeekust - ebbe » en in het Brusselse Salon 1872 was hij er bij met een « Noordzeekust bij storm » en een « Herinnering aan Bretagne - maan-effect ». Ondertussen was ARTAN in of kort voor 1871 verhuisd naar de Seutinstraat 21, nabij de Saint-Marie te Schaarbeek.

De kunst van ARTAN uit de jaren 1868-1872 stond dus volledig in het teken van de Noordzee-marine. Rond 1872-1873 verlegde ARTAN zijn activiteiten. Hij werkte vooral langs de Schelde in het Antwerpse. Hij komt er in contact met kunstenaars als Henri DE BRAEKELEER en Jan STOBBAERTS. Zijn eerste atelier was een kamer boven het café « Het Witte Kruis » in het Antwerpse Schipperskwartier.

ARTAN's inzendingen naar het Salon 1873 te Antwerpen getuigden van zijn werkzaamheden : « Herinnering aan de Schelde te Antwerpen - mane-schijn » en « De Schelde te Antwerpen - einde van de dag ».

Het Museum voor Schone Kunsten te Gent bezit een werk dat ook aan ARTAN's Antwerpse periode herinnert : « Gezicht op het Vlaams Hoofd te Antwerpen » (1873).

De jaren 1874-1876 bracht Artan opnieuw te Parijs door. Hij werkte toen ook wel te Honfleur. We zitten volop in de tijd waarin het Franse impressionisme opgang maakt : DEGAS, RENOIR, SISLEY, CEZAN-

NE... Dat alles zal ARTAN niet onbewogen hebben gelaten.

In België begon de trek van de kunstschilders naar de kust inmiddels goed op gang te komen : BINJE en PANTAZIS werken veel te Oostende, BLANGARIN, VERWEE en PARMENTIER te KNOKKE, terwijl BOUDRY, WYTSMAN, BEERNAERT en FARASYN regelmatig op de Westkust werkzaam waren. Vergeeten we ook de MUSIN's en CLAYS niet !

In 1876 is ARTAN terug in België. Hij legt er een enorme schilderkunstige activiteit aan de dag. Hij maakt talloze olieverfschetsen in openlucht. Hij wordt een vertrouwde verschijning op de stille stranden van Dunkerque, De Panne, Oostduinkerke en Nieuwpoort. ARTAN werkt ook regelmatig in Holland : Breskens, Vlissingen en Terneuzen.

Op het strand te De Panne bouwt hij zich een barak op palen die als atelier dienst doet. Dit atelier beeldde hij zelfs op enkele doeken uit. Het bood een ideale uitkijkpost van waar hij de steeds wisselende atmosfeer van lucht en zee kon waarnemen. Meer en meer laat hij alle bijkomstigheden achterwege in zijn marines om tot een pure sfeerschilderkunst te komen, in een losse, temperamentvolle techniek. Aldus luidde ARTAN als een der eersten het impressionisme in België in.

Uit al het voorgaande voelt men hoe totaal verschillend van zijn Belgische collega's-marineschilders ARTAN wel was. Eerst zijn bohémienleven, dat in schrill contrast staat tot het placied-burgerlijk bestaan van mensen als de MUSIN's, CLAYS, LEHON en consoorten. Ten tweede, zijn zeer vrije, impressionistische schilderij die bijlange niet algemeen aanvaard werd door het grotere koperspubliek. Ook daarin stelde hij zich onafhankelijk op en dat pleit voor zijn waar kunstenaarschap. Dit laatste moeten we dan meteen toch weer iets afzwakken. ARTAN had immers contracten met de kunsthandelaars Gebroeders VAN ROYE. Zijn in-

komsten waren in zekere zin verzekerd. ARTAN kon zich dus de luxe permitteren zijn eigen weg te gaan.

Louis ARTAN overleed te Oostduinkerke op 24 mei 1890, en werd op het kerkhof aldaar begraven. In 1912 werd kunstschilder Henri PERMEKE, op diens uitdrukkelijke wens, naast ARTAN begraven. Dit kerkhof bestaat nu niet meer. Ook Oostduinkerke is niet meer het stille vissersgehucht van weleer. Het is ons niet duidelijk welke juist de banden waren tussen PERMEKE en ARTAN, hoe goed ze elkaar wel kenden.

Een portretfoto van ARTAN vergezelt dit artikel. Van hem kennen we ook nog een gegraveerd portret door Louise DANSE.

Een schilderij van LAMBRICHS in het Museum te Brussel toont ons de portretten van de leden van de « Société Libre des Beaux-Arts ».

ARTAN heeft niet zoals VERBOECKHOVEN, MUSIN of LINNIG een periode van vergetelheid doorgemaakt. Hij is steeds een gewaardeerde naam van de kunstliefhebbers geweest. De grootse « Exposition Historique de l'Art Belge » van 1905 toonde nog niet minder dan 5 doeken van zijn hand : « Vissersschepen te Blankenberge », « Staketsel te Vlissingen », « Noordzeekust te Blankenberge », « Gezicht op de Schelde » & « Het Kanaal te Berck ».

Volgende musea bezitten werk van Louis ARTAN :
Antwerpen, Museum voor Schone Kunsten
Boekarest

Brussel, Kon. Musea voor Schone Kunsten van België

Elsene, Museum voor Schone Kunsten
(« Strand te De Panne » en « Strand te Berck-sur-mer »)

Gent, Museum voor Schone Kunsten
(« Zeegezicht te Blankenberge » en « Vlaams Hoofd te Antwerpen »)

Kortrijk, Museum voor Schone Kunsten
(« Duinen te Blankenberge »)

Liège (« Landschap », « Duinen » (1866))

Nieuwpoort

Oostende, Stedelijk Museum voor Schone Kunsten
Oostduinkerke, Visserijmuseum

Sint-Niklaas, Stedelijk Museum voor Schone Kunsten

Verviers, Musée Communal (« Noordzee »)

Verder vinden we hem uiteraard in talloze privé-verzamelingen. Het feit dat ARTAN steeds een geliefd schilder is geweest, en dat zijn schilderijstijl uiterst gemakkelijk is na te bootsen, is er de oorzaak van dat de kunstmarkt letterlijk van valse ARTAN's overspoeld is. Zelfs voor vakmensen is het onbegonnen werk de goeie vervalsingen van de authentieke ARTAN's te onderscheiden.



ontwerpen voor morgen

ACEC wist zich immer en voortdurend aan het tempo van de technische vooruitgang aan te passen. Te beginnen met de eerste dynamo tot de zware moderne wisselstroomgeneratoren heeft ACEC alle stappen van de elektrotechnische ontwikkeling doorlopen. - Zoals de industriële wereld, beleeft ACEC vandaag het uur van de elektronika, de regulatie, de automering. ACEC is erin geslaagd een onbetwistbaar meesterschap te verwerven in de verwezenlijking van immer meer complexe systemen waarin de elektronika een fundamentele rol speelt. - Beziel met een onvermoeibare wil voor vernieuwing en de besluiten trekkend uit de vooruitgang van de ruimtetechnieken, veralgemeent ACEC, voor morgen de toepassingen van mikroprocessoren en mikrocomputers. - De bekwaamheid van zijn personeel op alle niveaus, laat ACEC toe de cliënt tevreden te stellen en mee te werken aan het algemeen welzijn. - Daar waar elk greintje energie kostbaarder geworden is dan ooit, legt ACEC er zich op toe om de middelen te vervolmaken om er voordeel uit te halen door meer rationele gebruiksmethoden. ACEC ontwerpt voor morgen !



S.A. ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES DE CHARLEROI N.V.

BP 4 - B 6000 CHARLEROI

Naamgeving vleugelboot «Princesse Clementine»

Door E. Van Haverbeke

Na een perfecte viertalige inleiding, gaf Minister van verkeerswezen Valmy Féaux, het woord aan H.K.H. Prinses Paola.

«Ik wens de nieuwe vleugelboot Princesse Clementine een behouden vaart.» Met deze woorden, gaf een steeds even bevallig blijvende Prinses Paola zondagnamiddag 24 mei j.l., het startsein voor de «maiden-trip» van het nieuwe RMT-pronkstuk, de Boeing-vleugelboot.

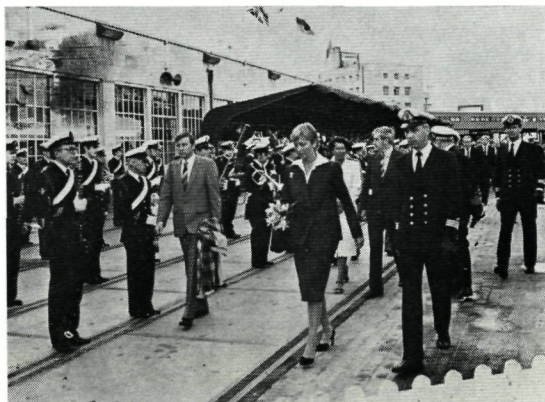


Enkele minuten later kon de Prinses, vergezeld door Minister Féaux; Vice-Admiraal A. Schlim, Stafchef Zeemacht; de Westvlaamse provinciegouverneur Van Neste, burgemeester Goekint; RMT-direkteur-generaal Muyldermans, Kapitein ter Zee J. Thas, Commandant Comlognav en Plaatscommandant, meteen ondervinden hoe deze RMT-vleugelboot zich

op zee gedraagt. En dat deze «Prinses Clementine» indruk maakte op Paola bleek duidelijk, toen zij zich liet verleiden tot een bezoek aan de cockpit, aandachtig luisterde naar de technische uitleg om nadien zelf nog enkele vragen te stellen.

RMT geeft 3000 mensen werk.

Van Minister van Verkeerswezen, Valmy Féaux, vernamen we dat de RMT tussen 1972 en 1978 voor



méér dan 5 miljard geïnvesteerd heeft, en dat zij 's zomers aan 3.000 mensen werk verschaft.

De minister dankte allen die bij de realisatie van dit projekt werden betrokken: de RMT, zijn eigen departement, de constructeurs van Boeing, Sealink





UK Ltd, alsook de havenautoriteiten van Dover. Hij liet ook niet na zijn waardering uit te spreken voor de RMT-personeelsleden, en wees er hen op dat het welslagen van het RMT-initiatief grotendeels zal afhangen van het RMT-personeel zelf.

Technische gegevens

De «Princesse Clémentine» is een produkt van de vliegtuigkonstrukteur «Boeing». In april 1975 werd de eerste door «Boeing» ontworpen Jetfoil operationeel. De introductie van de Jetfoil voor commercieel zeetransport betekent werkelijk een nieuwe benadering van dit soort vervoer. Evenals bij vliegtuigen wordt hier immers gebruik gemaakt van de hydrodynamische hefkraft van de vleugels. Dank zij een combinatie van die draagvleugels (de foils) - die steeds onder het wateroppervlak blijven -, door turbines aangedreven waterstralen (Jets) en een automatisch controlesysteem, wordt ook bij ruw weder een zeer hoge graad van stabiliteit bereikt en kan een konstante snelheid van 43 knopen of 80 km per uur aangehouden worden. Zeeziekte is vrijwel uitgesloten.

Afmetingen

De «Princesse Clémentine» is 27,4 m. lang, 9,2 m. breed en heeft een diepgang (drijvende) van 1,9 m. of 5,2 m. al naar gelang de draagvleugels opgetrokken of neergelaten zijn. «Varende» op de vleugels steken deze ongeveer 2,5 m. onder water. Het totale draagvermogen is 115 ton en het nuttige draagvermogen 38 ton. Er zijn 316 zitplaatsen voor passagiers, type vliegtuigzetel, verdeeld over twee dekken.

Essentiële karakteristiek

Een essentiële karakteristiek van de Jetfoil is dus dat de horizontale draagvleugels steeds volledig en relatief diep onder het wateroppervlak blijven, terwijl de romp zich uit het water verheft vanaf een zekere snelheid, die na twee minuten bereikt wordt. De stabiliteit wordt verzekerd door beweegbare flappen aan de achterraand van de draagvleugels. Deze flappen worden bestuurd door een automatisch controlesysteem, in functie van de golfbeweging en van de bewegingsneiging van het tuig. Hierdoor is de beweging tijdens de vaart (op de vleugels) zeer gelijkmatig en blijft comfortabel ook bij sterkere zeegang.

Voortstuwing

De voortstuwing en het creëren van de daarbij horende lift geschiedt door het uitstoten van twee waterstralen (Jet). Elke waterstraal (90.000 liter per minuut) wordt geleverd door een pomp, aangedreven door een gasturbine van 3780 HP. Het tuig kan daarmee een kruissnelheid ontwikkelen van 43 knopen (80 km/uur). De gebruikte brandstof is gasolie.

De gasturbines worden elektro-pneumatisch bestuurd vanuit de stuurkabine.

Allerhande beveiligingen beschermen de turbines tegen te hoge snelheid of te zware belasting.

Het voortstuwingssysteem is zeewater gekoeld, met zeewater, afkomstig van de 2 waterstralen.

De gasolietank heeft een inhoud van 15.900 l.

Besturing

Een vleugelbootbevelvoerder en een luitenant bemannen de Jetfoil. De stuurinrichting bestaat uit een stuurwiel om de richting te bepalen die men wil uitgaan, brandstofhandles voor het bepalen van de snelheid en een hefboom om de diepte in te stellen van de draagvleugels t.o.v. het waterpeil. Eenmaal de vereiste snelheid bekomen en de diepte van de vleugels ingesteld, dient de piloot zich nog alleen te concentreren op eventuele koerswijzigingen. Wanneer een konstante koers gevaren wordt dient de bestuurder eigenlijk niet tussen te komen. Een koppeling tussen gyrokompas en stuurwiel zorgt dat de juiste koers gevaren wordt. De beweegbare flappen aan de achterraand van voorste en achterste draagvleugel - die de hoge graad van stabiliteit garanderen - worden computer-gestuurd in functie van de golfbeweging en in functie van de bewegingsneiging van het tuig. Controleapparatuur meet bestendig alle ingebouwde systemen en geeft zowel visuele als auditieve aanduidingen.

Maksimale veiligheid

Uit veiligheidsoverwegingen is elk systeem (voortstuwing, elektrisch, pneumatisch, hydraulisch) net zoals bij de vliegtuigbouw volledig ontdubbeld.

Op het zicht van de visuele en auditieve aanwijzingen kan zo nodig vanuit het stuurhuis van het ene systeem op het andere overgeschakeld worden. In uiterste omstandigheden kan de bevelvoerder een noodstop uitvoeren. In dat geval wordt de vleugelboot reeds in 3 bootlengtes gestopt en komt als een gewone boot in het water te drijven.

Een vuurbestrijdend gas (halon) kan in elk compartiment gestuurd worden vanuit het stuurhuis. Verder beschikken de boordofficieren over een aantal navigatie hulpmiddelen: radar, decca-navigator en een anti-aanvaringsradar.

Komfort

Geen enkel zeetransportmiddel biedt een zo hoge graad van comfort als de Jetfoil.

Het is dank zij de waterstralen dat het tuig uit het water geduwd wordt en dat de romp het wateroppervlak niet meer raakt.

Twee aangenaam ingerichte en van air-conditioning voorziene dekken zijn ter beschikking van de passagiers.

De vloer is bedekt met voltapijt en onder de ruime zetels zijn de reddingsgordels geborgen. Van uit de vleugelboot heeft de passagier een prachtig uitzicht dank zij de brede ramen die niet door zeewater bespat worden.

Een omroepsysteem is voorzien dat zowel kan gebruikt worden om de passagiers aangenaam te verstrooien als om ze te informeren.

De handbagage vindt plaats in rekken boven de zetels in de zijde van de Jetfoil.

Er zijn « Kitchenettes » voor het bereiden van warme dranken en koelruimten voor het bewaren van frisdranken. Artikelen die aan boord verkocht worden kunnen met speciale trolleys door het kabinepersoneel gecirculeerd worden in de gangen tussen de zetels.

Aan boord zijn er ook de nodige sanitaire voorzieningen en friswaterfonteinjes.

De overtocht tussen Oostende en Dover in 100 minuten, 6 afvaarten in elke richting

De overtocht tussen Oostende en Dover zal gemaakt worden in 1 uur 40 minuten. In de zomer zijn er 6 afvaarten uit elke haven, ongeveer om de twee uur, gespreid tussen 6.50 u. en 19.45 u. uit Oostende, tussen 8.25 u. en 21.05 u. uit Dover. De basis winterdienst voorziet 4 afvaarten uit elke haven op dezelfde uren als de zomerdienstregeling

maar met weglating van de eerste en de voorlaatste afvaart.

Voordelige tarieven

De tarieven die van kracht zijn op de « klassieke » schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook op de Jetfoils mits betaling van een toeslag van 350 BF per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.

Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is voor een verzekerde overvaart de reservatie verplicht vanaf de leeftijd van 1 jaar. De reserveringstaks is echter begrepen in het supplement van 350 BF. Ook zonder reservatie kan men tot de inscheping toegelaten worden voor zover er vrijgebleven plaatsen beschikbaar zijn.

Inlichtingen

De Handelsdirektie van de R.M.T. is gevestigd te 1040 Brussel, Belliardstraat 30 (telefoon : 02/230.01.80 - telex : 23851).

De overige diensten zijn gevestigd te Oostende waar inlichtingen en reserveringen kunnen worden bekomen op navermeld adres : R.M.T., Natiënkaai 5 - 8400 Oostende (telefoon : 059/70.76.01 - telex : 81033).

ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,- fr. + 6 fr. portkosten.



AUTO-COLLANT FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,- Fr. + 6,- Fr. frais de port.

MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE

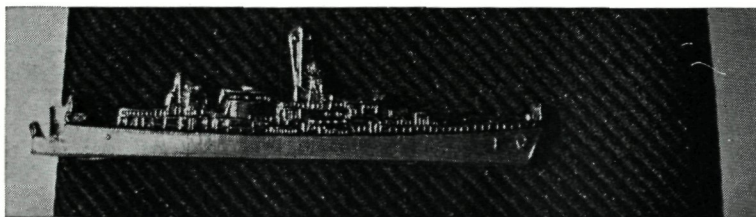
DE LA E71-FREGATE
EN METAL DORE

220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port

PRACHTIGE DASSPELD

VAN DE E71-FREGAT
IN VERGULD METAAL

220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus. Le paiement se fait uniquement par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

SIEMENS

Mobiele systemen voor de bewaking van het luchtruim op lage hoogte



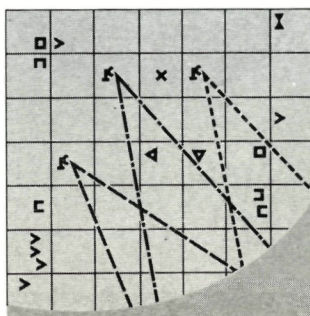
Doelen worden gedetekteerd en gevolgd

Verrassingsaanvallen door vliegtuigen op lage hoogte kunnen alleen beantwoord worden door systemen die kontinu het luchtruim bewaken op lage hoogte en de gegevens over alle doelen zeer snel verwerken.

De mobiele bewakings- en controlesystemen van Siemens voldoen aan die vereisten.

De MPDR 45/E radar voor de detectie van laagvliegers is er een voorbeeld van. Een keten van dergelijke radars zorgt voor een volledige dekking van het te bewaken gebied. Hij kan ook gebruikt worden met andere sensoren. De gegevens over de doelen worden verwerkt in een controlecentrum.

De interactie mens-elektronika laat



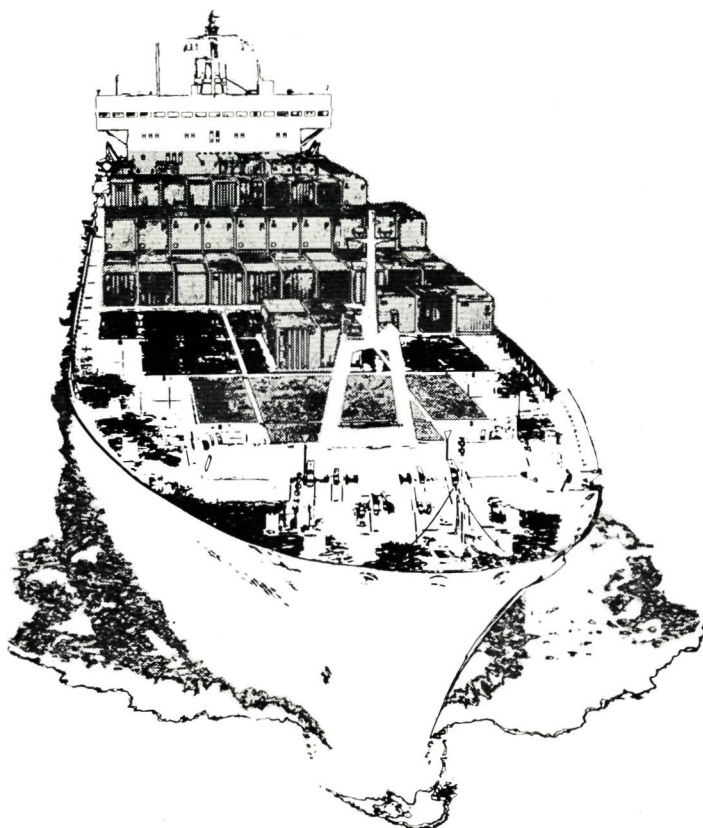
toe de toestand van het luchtruim te analyseren en efficiënte tegenmaatregelen te nemen in de kortst mogelijke tijd, zelfs wanneer 80 laagvliegers gelijktijdig opduiken.

Onze grote ervaring op gebied van de communicaties laat toe de moeilijkste problemen op te lossen. Wij bieden een volledig dienstenpakket aan gaande van consultatie en planning tot installatie en scholing.

Voor meer detailinformatie, neem contact op met:
Siemens Naamloze Vennootschap
Afdeling VN3
Charleroisesteeweg 116
1060 Brussel
Tel. 02/537.31.00

N38103

Luchtverdedigingssystemen van Siemens



004/01/76

CMB

Armement Deppe

CMB richt zich tot alle economische sectoren en biedt hen een geïntegreerde reeks diensten op gebied van transport. De schepen van CMB en Armement Deppe varen naar 4 continenten, meer dan 120 havens. Reuze-ertsschepen bevoorraden de Belgisch-Luxemburgse metaal-industrie. CMB is eveneens

bedrijvig in diverse aanverwante sectoren van de transport-industrie, en is aldus actief in een uitgebreid gamma activiteiten : expeditie, goederenbehandeling in de haven, maritieme verzekering, luchtexpeditie, wegtransport, onderhoud van containers en chassis, informatie-verwerking, reizen en toerisme.

LA FORCE NAVALE RECRUTE !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

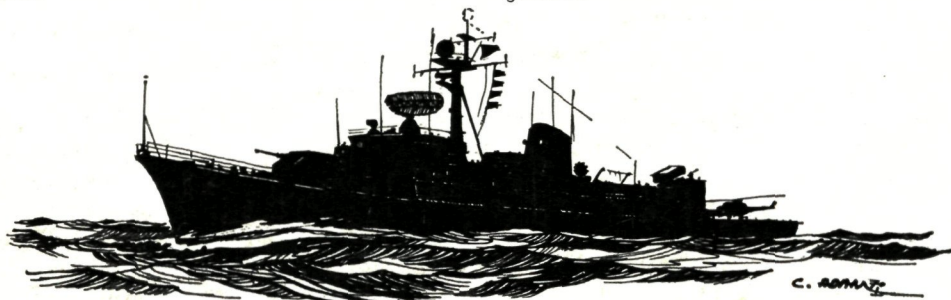
DE ZEEMACHT WERFT AAN !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires. Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredacteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

29e jaargang - neptunus 1981-82 - 29e année

nr 191 - no 191

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke
toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg à
oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg
oostende

Copyright 1980 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent